Mittag-Ausgabe.

Annoncen-Annahme-Bureaus. In Posen außer in der Expedition dieser Zeitung (Wilhelmstr. 17) bei C. H. Ulrici & Co. Breitestraße 14, in Gnesen bei Th. Spindler, in Grätz bei L. Streisand, in Meseritz bei Ph. Matthias.

Posener Zeitung.

Dreiundachtzigster Jahrgang.

Annoncen-Annahme-Bureaus. In Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, München, Stettin, Stuttgart, Wien: bei G. L. Daube & Co., Haasenstein & Vogler, Rudolph Mosse. In Berlin, Dresden, Görlitz beim „Invalidendank".

Nr. 86.

Das Abonnement auf dieses täglich drei Mal erscheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt Posen 4½ Mark, für ganz Deutschland 5 Mark 45 Pf. Bestellungen nehmen alle Postanstalten des deutschen Reiches an.

Mittwoch, 4. Februar.

Inserate 20 Pf. die sechsgespaltene Petitzeile oder deren Raum, Reklamen verhältnißmäßig höher, sind an die Expedition zu senden und werden für die am folgenden Tage Morgens 7 Uhr erscheinende Nummer bis 5 Uhr Nachmittags angenommen.

1880.

Amtliches.

Berlin, 3. Februar. Der ordentliche Lehrer Dr. Carl Rothe am Gymnasium zu Thorn ist zum Oberlehrer befördert worden.

Vom Landtage.

51. Sitzung des Abgeordnetenhauses.

Berlin, 3. Februar. 11 Uhr. Am Ministertische Maybach, Bitter und Kommissarien.

In der dritten Berathung des Gesetz-Entwurfs betreffend die Besteuerung des Wanderlagerbetriebes spricht sich der Abg. Meyer (Breslau) nochmals gegen die Vorlage aus; über den Vertrieb schlechter Waaren sei auch schon vor dem Bestehen von Wanderlagern geklagt worden. Allerdings würden die Wanderlager nicht in derselben Weise von den Steuern getroffen, wie die stehenden Betriebe, aber die Vorlage gehe doch weit über die Ausgleichung dieser Differenz hinaus. Viele vollständig berechtigte Wanderlager könnten eine so hohe Steuer nicht tragen, hauptsächlich für solche Artikel, für die in kleineren Ortschaften ein stehender Absatz nicht zu erzielen sei. Die Jahrmärkte seien nur eine Anhäufung von Wanderlagern; sei ein Wanderlager ein Verbrechen, so sei der Jahrmarkt ein Massenverbrechen, und trotzdem petitionirten viele Inhaber stehender Gewerbebetriebe für die Jahrmärkte, die sie selbst beziehen, während sie sich gegen die Wanderlager als eine unberechtigte Konkurrenz aussprechen. Dem Wortlaute nach verstoße die Vorlage allerdings nicht gegen die Reichsgesetzgebung; Preußen dürfe aber nicht in der Buchstabengerechtigkeit seinen Ruhm suchen, sondern müßte, wenn ihm die Reichs-Gewerbefreiheit in diesem Punkte zu weit gehe, seinen mächtigen Einfluß zur Abstellung dieses Uebelstandes anwenden. Redner bittet die Regierung schließlich, die von ihm bezeichneten berechtigten Wanderlager zu schützen.

Geh. Rath Herrfurth erkennt an, daß es berechtigte Wanderlagerbetriebe gebe, und ihnen gegenüber werde der Finanzminister von der ihm zustehenden Befugniß des § 3 Gebrauch machen und für gewisse Gewerbsarten oder in einzelnen Fällen die Steuerfreiheit zulassen. Die Steuerausgleichung beziehe sich nicht nur auf die Staatsgewerbesteuer, sondern auch auf die Kommunal-Zuschläge zu derselben und auf die Personalsteuern.

Abg. Fuchs bleibt bei seiner früher geäußerten Behauptung, daß die Wanderlager den Verkauf von Schleuderwaaren betrieben und deren Anfertigung begünstigten.

Der Gesetz-Entwurf wird darauf in seinen einzelnen Paragraphen ohne weitere Debatte genehmigt.

Es folgt die zweite Berathung des Gesetzentwurfes, betreffend die Erweiterung der Staatseisenbahnen und die Betheiligung des Staates bei mehreren Privat-Eisenbahn-Unternehmungen. In Nr. 1 des § 1 werden 27,250,000 Mark zum Bau einer Eisenbahn von Erfurt nach Grimmenthal und Ritschenhausen gefordert.

Langerhans beantragt diese Summe abzulehnen; Berger, die Staatsregierung aufzufordern, mit Rücksicht auf die zu wiederholten Malen von der Landesvertretung anerkannte Dringlichkeit der Herstellung einer Eisenbahnverbindung für die Stadt Suhl zunächst die Strecke Grimmenthal-Suhl mit thunlichster Beschleunigung auszubauen und in Betrieb zu setzen.

Abg. Langerhans: Die Linie Grimmenthal-Erfurt würde eine sehr zweckmäßige gerade Verlängerung der Linie Sangerhausen-Erfurt nach dem Süden Deutschlands schaffen. Indessen wollen wir im Interesse der Kontinuität und möglichst gleichmäßiger Förderung des Eisenbahnbaues, die die Regierung selbst als im Interesse der dem Eisenbahnbau dienenden Industriezweige für nöthig erklärt, nicht heute schon die hier geforderte Summe bewilligen. Der Staat übernimmt so schon beim Erwerbe der neuen Bahnen die Verpflichtung zum Ausbau vieler Strecken; wir dürfen also diese Bauthätigkeit nicht steigern, damit nicht später ein plötzlicher Stillstand eintritt. Wir wissen noch nicht, wie viel der Grund und Boden für diese Bahn uns noch kosten wird; wenn wir heute den Bau noch nicht bewilligen, so entschließen sich die Interessenten, soweit sie es noch nicht gethan, vielleicht bis zum nächsten Jahr den Boden ganz umsonst herzugeben. Von einer Benutzung der Linie Erfurt-Ilmenau, die die Hälfte der projektirten Linie bildet, soll abgesehen werden, weil sie nur eine Lokalbahn ist, und ihre Umwandlung in eine Vollbahn große Kosten verursachen würde. Diese Kosten können doch keinesfalls so groß sein, wie die eines Neubaues. Vielleicht stellt sich auch durch den Verkehr der neuerworbenen Bahnen heraus, daß eine ganz andere neue Linie den Zweck dieses Projekts besser erfüllt. Man will eine Verbindung nach dem Knotenpunkt Würzburg; ich glaube, daß es zweckmäßiger ist, den Knotenpunkt für den Verkehr mit Süddeutschland etwas mehr nach Osten, nach Bamberg zu verlegen, da Würzburg schon in der Nähe des großen Knotenpunktes Frankfurt a. M. liegt. Bei vielen Eisenbahnen Deutschlands liegt die Verführung nahe, sie gerader zu legen, aber man darf nicht so schnell darauf eingehen, um nicht große Schädigungen von Privatbahnen herbeizuführen. So würden hier die Linie Meiningen-Grimmenthal lahmgelegt, die Thüringische Bahn sehr geschädigt und die auslaufenden Adern der Anhalter Bahn unterbunden. Den Interessen der Stadt Suhl würde es wahrscheinlich vollständig genügen, wenn wir sie mit Grimmenthal durch eine Sekundärbahn verbinden. Nachdem wir einmal das Staatsbahnsystem angenommen haben, müssen wir auch im Interesse seiner Rentabilität handeln. Das geschieht durch möglichste Unterstützung des Baues von Sekundärbahnen. Wir haben den Staat mit einer so furchtbaren Schuld belastet, daß wir durchaus sparen müssen.

Abg. Hammacher: Eine Ueberproduktion der Eisenbahnbau-Industrie ist durch die vorgeschlagenen Neubauten nicht zu befürchten, da die noch im Bau begriffenen Staatsbahnlinien fast alle demnächst vollendet und die Bauverpflichtungen, die der Staat beim Ankauf der neuen Bahnen übernommen hat, nur gering sind. Die Linie Erfurt-Grimmenthal ist eine sehr wichtige Verbindung der Magdeburg-Halberstädter mit Süddeutschland, und in wirthschaftlicher und militärischer Hinsicht sehr wichtig für Berlin-Wetzlar. Sie kürzt den Weg von Berlin nach Stuttgart um 86 Kilometer ab und ist eine ganz vortreffliche Vervollständigung des preußischen und deutschen Eisenbahnnetzes. Das Terrain ist nur von dem Herzogthum Meiningen nicht umsonst zur Verfügung gestellt. Hier konnte man es aber nicht verlangen, weil schon die Thüringische Bahn, an welcher Meiningen finanziell sehr stark interessirt ist, durch das Projekt sehr geschädigt wird. Von der Mitbenutzung der der Thüringer Bahn gehörigen Strecke Dietendorf-Plauen-Ilmenau hat die Regierung keineswegs gänzlich Abstand genommen; nur müssen wir ihr die Mittel gewähren, auch ohne Zuhilfenahme dieser Strecke die Bahn zu bauen, damit sie sich nicht von der Thüringer Bahn unberechtigte hohe Kaufsbedingungen stellen zu lassen braucht. Der preußische Staat wird durch die Vorlage nicht ungewöhnlich belastet. Niemals hat die preußische 4proz. Rente einen so hohen Cours gehabt, wie jetzt. (Ruf: Schwindel!) Die Käufer der preußischen Rente, seien sie Inländer oder Ausländer, haben sich jedenfalls vor dem Ankauf ein Urtheil über die preußischen Kreditverhältnisse gebildet. In keinem großen Kulturstaate der Welt sind die Finanzen so geordnet und die Schulden im Verhältniß zur Leistungsfähigkeit so gering, wie in Preußen.

Abg. Berger schildert den Nothstand der Stadt Suhl in Folge des Mangels an jeder Eisenbahnverbindung; 850 Familienväter sind daselbst erwerbslos. Redner bittet, die von ihm vorgeschlagene Resolution anzunehmen, damit die Stadt Suhl nicht etwa noch 4 Jahre auf die Bahn warten müsse.

Minister Maybach: Die Regierung wird in Anerkenntniß des dringenden Bedürfnisses den Bau der Strecke Grimmenthal-Suhl zuerst in Angriff nehmen. Die Regierung hat in den Motiven zu dem Gesetz auf die Nothwendigkeit hingewiesen, die Thätigkeit der Industrie zu beleben und zu einer mehr konstanten, kontinuirten zu machen. Seitdem haben sich die Verhältnisse zum Erfreulichen gewendet. Allein der Anstoß, der vom Ausland gekommen, ist nicht als von dauernder Wirkung anzusehen. Die Regierung hat ein Interesse daran, daß, wenn die Industrie wieder neues Leben gewonnen, nicht zu übermäßiger Produktion übergegangen, aber auch dieses Leben als ein gesundes erhalten wird. Das ist aber nur ein Nebenmotiv der Vorlage. Die meisten von uns unternommenen Bauten erreichen in diesem Jahre ihre Vollendung. Die großen Industrien, die auf diesen Bahnbau angewiesen sind, würden also in einen Stillstand versetzt, der auch auf gesunde Quellen der Industrie verderblich zurückwirken würde. Dies zu vermeiden wird die Vorlage, wenn auch nicht in hohem Maße, so doch etwas beitragen. Die unentgeltliche Hergabe von Grund und Boden haben wir bei Hauptbahnen, wie die in Rede stehende es sein soll, nur in wenigen Ausnahmefällen verlangt. Wir erlangen durch sie einen wichtigen Abschluß nach Norden und das ist wichtiger, als der Abschluß nach Süden. Gewisse Bahnen werden dadurch einen Abbruch erleiden, aber das ist kein entscheidender Grund, um ein gemeinnütziges unseren nationalen Interessen dienendes Unternehmen zurückzuweisen. Können wir uns mit der Thüringer Bahn zur Vermeidung unnützer Bauten verständigen, so werden wir es nicht unterlassen. Aber unsere Position wäre bedenklich, wenn wir nicht sagen können: Wenn wir uns nicht verständigen, so baut die preußische Regierung allein direkt.

Abg. v. Heppe spricht sich aus den von den Vorrednern ausgeführten Gründen gegen den Antrag Langerhans aus.

Die Nr. 1 wird unter Annahme des Antrages Berger genehmigt.

Die in Nr. 2 geforderten 2,730,000 Mk. für die Eisenbahn von Güldenboden nach Mohrungen und 2,454,000 Mk. für die Bahn von Mohrungen nach Allenstein werden bewilligt.

Für die Eisenbahn von Marienburg über Marienwerder und Graudenz nach Thorn nebst Abzweigung nach Kulm werden in Nr. 3 von der Kommission 9,851,200 Mk. zur Bewilligung vorgeschlagen, während die Regierung nur 9,250,000 Mk. gefordert hat.

Bender und Quadt beantragen den Mehrbetrag abzulehnen.

Abg. Wehr: Ich hoffe, daß das Haus dem Antrage der Kommission zustimmen wird. Die rechte Weichseluferbahn kommt dem durchgehenden Verkehr und in ebenso hohem Maße der Landesvertheidigung zu Gute. Sie hat eine primäre Bedeutung, wenn sie zunächst sekundär betrieben werden soll, denn sie hat wirthschaftlich dieselbe Bedeutung, wie die schon genehmigte Bahn zu 1, mag diese auch in das ganze Eisenbahnsystem der Regierung mehr passen. Während aber bei dieser Bahn nur ein ganz verschwindender Theil des Grund und Bodens von den Interessenten verlangt wird, verlangt die Regierung bei der rechten Weichseluferbahn von fünf Kreisen 1,300,000 M. für Grund- und Bodenentschädigung. Dabei wird der Grund und Boden später immer viel theurer, als die Regierung ihn vorher anschlägt, da sie eine geringe Morgenanzahl und zu geringe Preise ansetzt. Wie kann man aber die Interessenten mit so ungleichem Maße messen wie hier bei den Bahnen zu 1 und 3. Auf dem rechten Weichselufer haben von 21 Kreisen Westpreußens 7 gar keine ehemaligen Staatschausseen, 3 bis 4 so gut wie gar keine gehabt, ein Verhältniß, wie es in der ganzen Monarchie nicht wieder vorkommt. Die Kreise haben die Chausseen selbst bauen müssen, und mit den Unterhaltungskosten derselben sind ihre Etats dauernd belastet. Ebenso vernachlässigt sind diese Kreise im Eisenbahnbau. Die Ostbahn würde, wenn nicht strategische und Sparsamkeitsrücksichten maßgebend gewesen wären, unzweifelhaft diese Kreise durchschnitten haben, statt Bromberg, Dschirwingk und Dirschau. Nun werden die Chausseen, die alle an die Ostbahn herangebaut wurden, mehr oder weniger überflüssig, und es müssen neue Chausseen an die neue Bahn gebaut werden. Die Belastung wird also verdoppelt. Die Kommunallasten betragen 80 bis 90 Prozent der direkten Staatssteuern. Es wäre ungerechtfertigt, den Interssenten diese Opfer aufzuerlegen. Wenn sie die 1½ Millionen aufbringen, so wird die Bahn für sie nicht fruchtbringend, denn sie können dann nicht die Chausseen an dieselbe bauen. Man verlangt, daß die Provinz eintrete, aber die Provinz Westpreußen ist durch das Dotationsgesetz sehr schlecht weggekommen. Die vereinigte Provinz Preußen mußte 11 Millionen Staatsverpflichtungen übernehmen, (während die übrigen Provinzen fast gar keine übernahmen. Von den 11 Millionen ist aber nur ein verschwindend kleiner Theil für Westpreußen, das übrige für Ostpreußen verwendet worden. Bei der Theilung mußten wir aber die Staatsverpflichtungen mit übernehmen und nahezu 3 Millionen aufnehmen, um unsere alten Verpflichtungen zu decken. Die Billigkeit fordert, daß das, was die Regierung Jahre lang an dieser Provinz vernachlässigt hat, endlich einmal gesühnt wird, indem der Provinz wenigstens der kleine Vortheil gewährt wird, den die Kommission vorschlägt. Wenn Sie den Kommissionsvorschlag nicht annehmen, so würde, wie schon in der Kommission ausgeführt und der Regierung durch die kompetenten Provinzialbehörden mitgetheilt ist, auf ein Zustandekommen der Bahn zum großen Bedauern der Provinz und der betheiligten Kreise nicht zu rechnen sein.

Minister Maybach: Die Staatsregierung hat bei Abmessung ihrer Forderungen die Verhältnisse der betreffenden Landestheile genau ins Auge gefaßt und die Interessen des Gesammtstaates sowohl wie der betreffenden Provinz und die Leistungsfähigkeit der letzteren sorgfältig geprüft und danach die Forderungen abgestuft. Soweit es sich um die Bahnen von Walburg nach Groß-Almerode, von Neil nach Traben und von Wengerohr nach Bernkastel handelt, will sie einen Widerspruch gegen die Mehrforderungen seitens der Kommission nicht erheben und zwar aus folgenden Gründen; ursprünglich sollte die Stadt Groß-Almerode beim Bau der Linie Halle-Kassel berührt werden. Eigenthümliche Umstände haben damals so wie beim späteren Bau einer Nachbarlinie die Einbeziehung der genannten Stadt in das Bahnnetz verhindert. Es gilt hier also die Sühne eines Verhältnisses oder Verhängnisses. Die beiden Zweigbahnen Neil-Traben und Wengerohr-Bernkastel haben deshalb Anspruch auf besondere Berücksichtigung, weil Ereignisse eingetreten sind, die diese Städte weniger leistungsfähig machen; denn sie haben durch die Ueberschwemmungen beim letzten Eisgang der Mosel bedeutend gelitten. Mit Rücksicht darauf will die Regierung einer Mehrforderung nicht entgegentreten. Im Allgemeinen aber hält sie es für im höchsten Grade bedenklich und der bisherigen Praxis des Hauses widersprechend, wenn sie aus der Mitte des Hauses zu Mehrforderungen gedrängt wird, die nicht durch besonders akute Verhältnisse begründet sind. Welche Konsequenzen, welche Verhältnisse nach außen und innen würde das nach sich ziehen? Die Verhältnisse in Westpreußen mögen ja ungünstiger liegen als in anderen Provinzen, das mag anerkannt werden (Hört, hört); aber die hier beantragte Mehrforderung kann ich nicht billigen.

Abg. Herwig: Es erscheint mir als Gebot wirthschaftlicher Klugheit, die Bahn vorläufig als Sekundärbahn zu bauen, zugleich aber die Verhältnisse ins Auge zu fassen, die eine Ausgestaltung der Bahn zur vollen in der Zukunft ermöglichen. Weder in der Regierungs- noch in der Kommissionsvorlage ist darüber etwas verlautbart, und doch ist diese Eventualität bei der Wichtigkeit der Bahnlinie, auf die schon der Abg. Wehr aufmerksam gemacht hat, sehr zu beachten.

Abg. Richter: Wenn wir auch gegen Staatsbahnen sind, so können wir doch die Verpflichtung nicht ablehnen, das nunmehr acceptirte Staatsbahnsystem durch Sekundärbahnen zu fördern. Ich spreche auch nicht gegen die Staatsbahnen, sondern gegen die von der Kommission vorgeschlagenen Mehrbewilligungen. Man muß in Beziehung auf zu hohe Bewilligungen für Sekundärbahnen vorsichtig sein und nicht glauben, der Staatskredit sei unerschöpflich. Der Abg. Hammacher hat auf den augenblicklichen Kurs der Konsols hingewiesen, aber bei dem jetzt platzgreifenden Schwindel kann Niemand sagen, wie lange die jetzigen Tageskurse überhaupt Stich halten werden. Gewiß sind unsere Konsolskurse hoch, aber deshalb, weil der Unternehmungsgeist im Allgemeinen darniederliegt, weil man noch mehr Vertrauen hat zum Staatskredit als zum Aufschwung der Unternehmungen an sich. Wenn die Regierung hier betont, daß die Geschäfte sich ja zu heben beginnen, so führt sie in dem neuen Reichshaushaltsetat ganz im Gegentheil aus, daß die Erträge aus den Steuern nicht einmal im Verhältniß zur Zunahme der Bevölkerung wachsen und daß keine Merkzeichen eines Aufschwunges vorliegen, der eine höhere Veranlagung der bestehenden Steuer rechtfertigt. Was die vorliegende Bahn betrifft, so würden wir uns mit Bewilligung der höheren Summe geradezu in Widerspruch setzen mit der eben erfolgten Bewilligung der ostpreußischen Bahn Allenstein-Mohrungen. Nach meiner Meinung hat die Regierung in der Bemessung der Beiträge eher zu niedrige als zu hohe Forderungen gestellt. Machen wir uns doch klar, daß wir nicht blos die Aufgabe haben, Wohlthäter einzelner Landschaften zu sein, sondern auch die Interessen der Steuerzahler zu wahren. Gerade die rechte Seite des Hauses hat in Bezug auf Steuermäßigung sehr große Erwartungen im Lande erweckt und das Haus hat alle Ursache, der Regierung das Unerfülltlassen dieser Erwartungen nicht leicht zu machen. Alle Anzeichen deuten darauf hin, daß diese Vorlage hundert und über hundert ähnliche Vorlagen aus allen Landestheilen hervorrufen wird. Wenn die von der Regierung gestellten Anforderungen zu hoch sind, mögen die Landestheile sich das überlegen; wir haben keine größere Eile, ihnen die Eisenbahnen zu geben, als sie sie haben, sie zu nehmen.

Abg. Rickert: Ich bin in Bezug auf diese Vorlage weder persönlich noch als Abgeordneter interessirt; denn von dem Wahlkreise Danzig behauptet man in der Provinz Westpreußen, und wohl auch mit einigem Grund, daß er alles Interesse habe, gegen diese Bahn zu wirken. Gleichwohl habe ich mich als Mitglied der Eisenbahnkommission nach sorgfältiger Prüfung für die Mehrforderung im Sinne der Kommission entscheiden müssen. Die Konsequenzen einer solchen Bewilligung, die der Abg. Richter fürchtet, hat der Minister bereits gezogen: er hat sich ausdrücklich für die höheren Sätze bei den Bahnen 6, 8 und 9 ausgesprochen, weil Gründe für die Erhöhung vorhanden sind, die die Regierung nicht berücksichtigt habe. Dasselbe trifft bei dieser Bahn zu. Die Ostbahn wurde in den 50er Jahren aus Sparsamkeitsrücksichten über Marienwerder, Graudenz u. s. w. gebaut, der ganze Strich auf der anderen Seite der Weichsel hatte gar keinen Vortheil davon, vielmehr erheblichen Nachtheil, namentlich sind die Städte in ihren Verkehrsverhälnissen gegen früher erheblich zurückgegangen. Der Staat ist verpflichtet, den Nachtheil, den er den Städten zugefügt hat, gut zu machen. Der Abg. Richter hat Ostpreußen genannt: aber haben die Vertreter dieser Provinz für sie nicht dasselbe und die ganze Leistungsfähigkeit des Staates in Anspruch genommen? Es handelt sich hier um eine Militärbahn und zugleich um eine Sühne, wie sie der Herr Minister in Bezug auf Almenrode für nöthig hält. Da ich den Dingen früher näher stand, namentlich den kommunalen, so kann und muß ich aus voller Ueberzeugung sagen, daß die Provinz Westpreußen bei der Auseinandersetzung mit Ostpreußen für eine Reihe von Jahren in der That finanziell schwer gebunden ist. Wenn nun die Erhöhung der Bausumme um 5 Prozent bei Wengerohr-Berncastel auf keine Schwierigkeiten stoßen wird, warum die Erhöhung um 7 Prozent bei Marienburg-Thorn für exorbitant erklären? Was den Bau von Sekundärbahnen betrifft, so spreche ich es öffentlich aus, daß ich auch nicht weiß, wie wir auf diesem Wege weiter kommen sollen. Wenn Sie dem Treiben der Interessenten hier ein Ende machen wollen, so fassen Sie endlich den Entschluß (leider haben wir die Kommission noch nicht dahin bringen können), gewisse und unabänderliche Grenzen für die Bewilligung bei derartigen Bahnen zu stecken, von denen nur ganz ausnahmsweise, wenn die Staatsregierung die Exzeption begründet, abgegangen wird.

Abg. v. Heyden erklärt sich für Wiederherstellung der Vorlage, d. h. die geringere Summe. Die Provinz Westpreußen sei verschuldet; wolle man ihr in dieser Weise zu Hilfe kommen, so würden andere Kommunalverbände, die sich durch eigene Schuld in derselben Lage befinden, mit demselben Anspruch auftreten.

Abg. v. Eynern: Bezüglich der Eisenbahnlinien sub 6, 8 und 9 ist die Leistungsfähigkeit der Kommunen bereits derartig angestrengt,

daß der Staat Zuschüsse machen muß. So hat z. B. eine einzelne Gemeinde 77 Mark pro Kopf für den Bau der sie interessirenden Bahn beitragen müssen. Feste Prinzipien für den Bau von Sekundärbahnen aufstellen zu wollen, ist es jetzt noch zu früh und, wenn überhaupt, nur an der Hand der Erfahrung möglich.

Das Haus lehnt den Vorschlag der Kommission ab und genehmigt die von der Regierung geforderten 9,250,000 M.; ebenso ohne Debatte die in Nr. 4 und 5 geforderten 706,000 M. für die Bahn von Schneidemühl nach Deutsch-Crone und 571,000 M. für die Bahn von Hirschberg nach Schmiedeberg.

In Nr. 6 forderte die Regierung für die Bahn von Walburg nach Groß-Almerode 673,000 M., welchen Betrag die Kommission auf 687,000 M. zu erhöhen vorschlägt.

Abg. Hammacher: Die Kommission hat eine Erhöhung der Regierungsforderung deshalb beschlossen, weil die Stadt Almerode nicht einmal im Stande ist, den von ihr versprochenen Beitrag von 24,000 M. zu prästiren; wenn die dortigen Verhältnisse wirklich so ärmliche sind, so liegt doch zunächst die Frage sehr nahe, ob es nicht eine Verschwendung des Staatsvermögens ist, für eine solche Gegend überhaupt eine Bahn zu bauen. Ein Interesse an der Bahn haben in erster Reihe die Besitzer der Thonländereien, und es ist daher eine billige Forderung, daß diese auch den Grund und Boden für dieselbe hergeben. Die von der Kommission beantragte Erhöhung ist zwar nur gering, ich bitte sie aber des Prinzips halber abzulehnen.

Abg. Weyrauch empfiehlt den Antrag der Kommission. Es handle sich bei dieser Bahn nicht um die Begünstigung einzelner Industriellen, sondern darum, der schon seit dem vorigen Jahrhundert blühenden Thonindustrie ein weiteres Absatzgebiet zu erschließen.

Hierauf wird der Antrag der Kommission angenommen.

In Nr. 7 werden 4,000,000 Mk. für die Bahn von Emden nach der Oldenburgischen Landesgrenze in der Richtung auf Jever, mit einer Abzweigung nach Aurich, gefordert.

Abg. Brons: Bei der gegenwärtigen Bahn handle es sich um ein altes Projekt der hannoverschen Regierung, welche es auch bei längerem Bestehen durchgeführt haben würde. Die Bahn werde durch die Linie Emden-Jever die westfälische Staatsbahn mit der Oldenburgischen verbinden und namentlich der ersteren ein großes Zufuhrgebiet erschließen; sie sei ferner von großer Bedeutung für die Küstenvertheidigung. Die Anwohner hätten seit zwanzig Jahren ein lebhaftes Interesse für dieselbe und die ostfriesische Landschaft habe mit den Städten die Summe von 515,000 Mark zur Beihilfe aufgebracht.

Die Position wird hierauf vom Hause bewilligt.

Für die Bahn von Reil nach Traben wurden in Nr. 8 790,000 Mark, für die Bahn von Wengerohr und Berncastel in Nr. 9 906,000 Mark von der Regierung gefordert. Die Kommission hat diese Summen auf 821,800 Mk. resp. 950,550 Mk. erhöht. Die Abgg. Knebel und Genossen beantragen die Erhöhung auf 843,000 Mk. resp. 980,250 Mark, die Abg. Bender (Königsberg) und Quandt die Wiederherstellung der Regierungsvorlage.

Abg. Knebel: Die eigenthümlichen Verhältnisse, die bei dem Bau dieser Bahn in Betracht kommen, rechtfertigen die von uns beantragte Mehrforderung. Obgleich wir nur für den Kilometer ein Mehr von 2000 Mark fordern, so ist unser Antrag doch für das Zustandekommen der Bahn entscheidend. Die Opfer, welche die Betheiligten schon zu bringen sich bereit erklärt haben, sind ganz außerordentlich; in Traben und Trarbach betragen sie auf den Kopf 77 Mk. und haben einen Zuschlag von 50 pCt. auf alle direkten Steuern nothwendig gemacht. Trotzdem aber reichen diese Opfer nicht aus, um die Bahn zu Stande zu bringen, die einen sehr großen Landstrich südlich und nördlich von der Mosel zu erschließen bestimmt ist.

Minister Maybach erklärt, um ein Mißverständniß nicht aufkommen zu lassen, daß er zwar mit der von der Kommission beantragten Erhöhung einverstanden sei, daß er aber die Nothwendigkeit der im Antrag des Abg. Knebel ausgesprochenen Mehrforderungen nicht zugeben könne.

Abg. Berger spricht in Rücksicht auf die Armuth der Interessenten für den Antrag Knebel.

Nach einigen Bemerkungen des Referenten v. Hammerstein werden vom Hause die Beschlüsse der Kommission angenommen, wodurch die Anträge Knebel und Bender gefallen sind.

Der § 2 ermächtigt die Regierung, sich an mehreren Eisenbahnunternehmungen durch Uebernahme von Aktien zu betheiligen. Und zwar 1) mit 1,100,000 Mark (zur Hälfte in Stammprioritäts-, zur Hälfte in Stammaktien) bei dem Bau der Bahn von Alt-Damm nach Kolberg; 2) mit 1,000,000 Mark bei dem Bau der Bahn von Stargard über Pyritz nach Küstrin und 3) mit 188,000 Mark bei dem Bau der Bahn von Neustadt nach Oldenburg (in Schleswig-Holstein). In Bezug auf die Nr. 2 hat die Kommission eine Erhöhung der Betheiligung auf 1,340,000 Mark vorgeschlagen.

Abg. Richter: Die Kommission ist ja sehr freigebig gewesen, aber ich weiß nicht, weshalb in diesem Falle eine Erhöhung von 340,000 Mark vorgeschlagen ist; in dem Berichte sind ausreichende Gründe nicht angegeben. Man hat mir auf meine Nachfrage geantwortet, daß ein Mitglied der Kommission, welches dort seinen Wahlkreis hat, mitgetheilt habe, es fehle gerade so viel, und da hat man es gegeben.

Abg. Dr. Weiß (gewählt in Landsberg-Soldin): Wenn die Kommission nach langen mühevollen Sitzungen dahin gekommen ist, den Betrag zu erhöhen, so muß doch etwas dahinter stecken. (Heiterkeit.) Niemand steht so schlecht in Bezug auf die Eisenbahnen wie ich; ich habe 5 Meilen, zumeist Landweg, bis zur Eisenbahn zu fahren. Redner motivirt die Mehrforderung damit, daß die Bahn ein bedeutendes militärisches und wirthschaftliches Interesse habe; die Verbindung mit Stettin nutze den betreffenden Kreisen nicht, sie wollten an die Ostbahn angeschlossen sein, um mit Berlin in Verkehr zu treten. Die Kreise und die Städte, fährt Redner fort, haben große Opfer gebracht, um das Kapital für diese Bahn zu beschaffen; es fehlen noch 200,000 Mark, und wenn der Staat uns nicht zu Hülfe kommt, wird die Bahn nicht zu Stande kommen.

Der Kommissionsantrag wird abgelehnt und in allen drei Punkten die Regierunsgvorlage angenommen.

Zu diesem Gesetze hat die Kommission folgende Resolutionen beantragt: „1) die Regierung zu ersuchen, a. dahin zu wirken, daß für die lediglich oder fast ausschließlich dem Lokalverkehr dienenden Eisenbahnen minderer Ordnung noch weiter gehende Erleichterungen in Bezug auf die gegenüber der Militair-, Post- und Telegraphenverwaltung zu übernehmenden Verpflichtungen für zulässig erklärt, bezw. gesetzlich festgestellt werden; b. auch den Bau von schmalspurigen Lokalbahnen in geeigneten Fällen staatsseitig zu fördern; c. für die lediglich oder fast ausschließlich dem Lokalverkehr dienenden Eisenbahnen minderer Ordnung anderweitige Konzessionsbedingungen als die der Anlage B zu Anlage 3 enthaltenen aufzustellen, für dieselben namentlich größere Befugnisse in Betreff der Festsetzung der Tarife, der Wagenklassen und des Fahrplans zu stipuliren. 2) Zur Zeit von einer Aeußerung über die in der Vorlage enthaltenen Grundzüge für die Gewährung staatlicher Beihilfen zu dem Bau von Lokaleisenbahnen abzusehen."

Abg. Rickert: Ich bedauere sehr, daß nicht der Herr Minister vor mir das Wort genommen hat, so daß ich auf seine Erklärungen Bezug nehmen könnte. Diese Resolutionen enthalten nicht das, was im Interesse der Sekundärbahnen nothwendig gefordert werden muß. [illegible] Haus ist heute nicht in der Stimmung, einen präziseren Beschluß
Das [illegible]. Ich wünsche aber, daß die Regierung ihre bisherige Prinanzunehm[illegible] dieser Angelegenheit aufgiebt und einen klar begrenzzipienlosigkeit in [illegible]nimmt. Entweder entscheidet man von Fall zu ten Standpunkt ei[illegible] oder man entwirft, wie in Frankreich und Fall, wie bisher bei uns, [illegible] Dezennien berechneten Plan, welcher die Italien, einen auf mehrere [illegible] und die Leistungen und Pflichten der Leistungen des Staates einerseits Kommunen und Interessenten andererseits feststellt. Im ersteren Falle werden die Interessenten gegen einander kämpfen und diejenigen, welche den Minister am meisten quälen, werden etwas erhalten. Ich glaube, die Regierung muß den zweiten Weg einschlagen. Sie darf aber in diesem Falle die Bedingungen für die Sekundärbahnen nicht in die Zwangsjacke der hier vorgelegten Normal-Konzessionsurkunde zwängen. Diese enthält keine Erleichterung, sondern ist nur eine Wiederholung der früheren Bedingungen für die Vollbahnen, welche man sogar nicht bei allen Vollbahnen mit gleicher Strenge aufrecht erhalten hat. Das Endresultat dieser Normal-Konzessionsurkunde ist, daß die Kommunen Alles bezahlen, und daß der Minister Alles bestimmt, sogar die Tarife. Wenn Sie nicht innerhalb gewisser Schranken den Sekundärbahnen Tariffreiheit geben, dann muß auch der Staat sie bauen; denn die finanziell jetzt hart bedrängten Kommunen können nicht zu den Chausseen noch das Risiko unrentabler Sekundärbahnen übernehmen. Erst ruft man immer nach Bahnen, die nur etwas billiger sind als der Frachtfuhrmann, sind sie aber da, dann schreit man über Monopol, Ausbeutung u. s. w. (Sehr richtig.) Ich wünsche auch, daß der Minister und die Regierung gegen ihr Stiefkind, die Schmalspur, eine wohlwollendere Haltung als bisher einnehmen, wie dies jetzt auch die sächsische Regierung thut; denn die Techniker überzeugen sich jetzt, daß die Kosten der Umladung nicht so erheblich ins Gewicht fallen, als man bisher glaubte.

Minister Maybach: Mit dem Inhalt der Resolution erkläre ich mich einverstanden. Ich erstrebe keinen ungebührlichen Einfluß auf die Entwickelung des Sekundärbahnwesens. Dieses hat im Laufe der Zeit bei uns eine ganz andere Gestaltung angenommen, als es Anfangs hatte. Sekundärbahn ist bis jetzt nur eine negative Bezeichnung aller derjenigen Bahnen, welche nicht Vollbahnen sind, und in diesen weiten Rahmen fallen Nebenbahnen erster bis vierter Klasse. Wir haben jetzt im Einverständniß mit den Reichsorganen Normativbestimmungen für Nebenbahnen erster Klasse getroffen, aber vorgesehen, daß nach Bedürfniß weitere Erleichterungen eintreten können, und auf solche für Nebenbahnen zweiter bis vierter Klasse beim Reiche hinzuwirken, bin ich bereit. Es muß natürlich der Landesvertheidigung überlassen bleiben, zu bestimmen, unter welche Kategorie jede Bahn zu subsummiren ist. In dem Tarifwesen müssen wir mit dem Reich rechnen, aber auch dort wird kein Bedenken dagegen sein, den Sekundärbahnen darin eine erhebliche Latitude zu gestatten. Eine vollständige Freiheit desselben ist im Interesse des öffentlichen Verkehrs nicht möglich. Ich bin kein Gegner der Schmalspur an sich. Ich kann mich nur finanziell nicht für sie erwärmen, so lange das Bedürfniß des Landes nach normalspurigen Sekundärbahnen nicht befriedigt ist. In einzelnen Fällen wird die Regierung auch schon jetzt Schmalspurbahnen unterstützen können, z. B. die bei Langenschwalbach projektirte, ohne Widerspruch von militärischer Seite zu finden. Im Allgemeinen nimmt die Regierung den Sekundärbahnen gegenüber eine wohlwollende Haltung ein, wo nicht im Interesse des öffentlichen Verkehrs und der Landesvertheidigung größere Ansprüche gestellt werden müssen und sie hofft, daß sie durch die neue Eisenbahnpolitik den Anforderungen des Landes in dieser Beziehung wird genügen können.

Die Resolutionen werden angenommen.

Schluß 4¼ Uhr. Nächste Sitzung Mittwoch 11 Uhr. (Eisenbahnvorlag; Verwendung der Reichssteuern; hannoversches Höferecht.)

Politische Uebersicht.

Posen, 4. Februar.

In Folge des Ueberganges der Köln-Mindener, der Magdeburg-Halberstädter und der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaften an den Staat hat sich der Minister für öffentliche Arbeiten veranlaßt gesehen, eine Reihe von Verfügungen an die betreffenden Direktionen zu erlassen, deren Kenntniß nicht ohne Interesse für das größere Publikum ist. In einem ersten Erlaß (vom 13. Januar) wird den Direktionen der verstaatlichten Bahnen die baldmöglichste Einführung der mit den übrigen Staatsbahnen übereinstimmenden Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren mit durchweg gleichen Einheitssätzen im allgemeinen Verkehrsinteresse, sowie eine direkte Abfertigung der Viehtransporte zur Pflicht gemacht. Ein zweiter Erlaß von demselben Datum ordnet an, daß fortan diejenigen Gebühren außer Ansatz bleiben, welche bisher für die Benutzung der an den Anschlußpunkten mit den älteren Staatsbahnen belegenen Bahnhöfe zur Ueberführung von Gütern ꝛc. tarifmäßig von dem Publikum erhoben wurden, in so weit die Berechnung solcher Gebühren lediglich durch die seitherige Verschiedenheit des Bahneigenthums bezw. der Betriebsinteressen veranlaßt und begründet war. Ein dritter Erlaß (vom 15. Januar) betrifft die Umformung bezw. Vereinfachung des Betriebes, und zwar zunächst die Vereinfachung des Stations- und Expeditionsdienstes auf den Uebergangsstationen und sodann die zweckmäßigere Ausnutzung der Lokomotiven, sowie des Lokomotiv- und Wagenpersonals. Der vierte Erlaß (vom 17. Januar) enthält die bekannte Verfügung in Betreff der Giltigkeit direkter Billets auch für andere Touren im Falle der Versäumung des fahrplanmäßigen Anschlusses. Der fünfte Erlaß (vom 23. Januar) ordnet an, daß in Fällen einer durch Krankheit unfreiwillig und unverschuldet herbeigeführten Behinderung an der Ausübung des Dienstes es der Einholung der ministeriellen Genehmigung für die Entbindung vom Dienst auch dann nicht bedarf, wenn der betreffende Beamte genöthigt ist, behufs der Heilung seinen Stationsort zu verlassen. In einem sechsten Erlaß endlich (vom 29. Januar) werden sämmtliche königlichen Eisenbahndirektionen und Kommissionen angewiesen, von allen das Eisenbahnwesen berührenden prinzipiell wichtigen Entscheidungen des Reichsgerichts, auch wenn sie der Praxis des vormaligen königlichen Obertribunals bezw. des Reichs-Oberhandelsgerichts entsprechen sollten, ungesäumt dem Ministerium Abschrift einzureichen.

Die „Kr.-Ztg." empfiehlt die Verkleinerung resp. Vermehrung der Regierungsbezirke bei Gelegenheit der Verwaltungsreorganisation. Zum Schluß des Artikels heißt es im Tone einer bemerkenswerthen Versöhnlichkeit: „Wir verwahren uns schließlich ausdrücklich, als ob wir durch Anregung dieser Frage, welche übrigens auch der Abg. v. Bennigsen berührt hat, die Verständigung über das jetzt vorliegende Organisationsgesetz erschweren wollten. Es kann in dasselbe sehr wohl die Bestimmung aufgenommen werden, daß die gegenwärtigen Regierungsbezirke bis zur anderweitigen gesetzlichen Regelung der Verwaltungsbezirke bestehen bleiben. Inzwischen kann die Theilung der Bezirke, wo sie zweckmäßig erscheint, vorbereitet und nächsten Herbst dem Landtage eine entsprechende Vorlage gemacht werden."

Der „Magdeb. Ztg." wird über den Bruderzwist im konservativen Lager geschrieben:

„Die Zeitungspolemik innerhalb der konservativen Fraktion war am letzten Freitag Gegenstand einer ziemlich stürmischen Fraktionssitzung, in welcher die Polemik, wenigstens die einerseits gegen den Minister des Innern, andererseits gegen Herrn v. Rauchhaupt gerichteten Angriffe die entschiedenste Mißbilligung erfuhren. Die Mehrheit der Fraktion stellt sich übrigens den Verwaltungsgesetzen gegenüber auf den Standpunkt der „Kr. Ztg." und die Verstimmung über das von den konservativen Parteieinflüssen zu unabhängige Vorgehen des Grafen Eulenburg ist in der Fraktion ziemlich allgemein."

Der Etat der Kriegsmarine pro 1880/81 enthält am Schluß eine kurze Denkschrift über die Herstellung eines wissenschaftlichen Werkes, welches sich mit der Darstellung und den Ergebnissen der Forschungs- und Entdeckungsreise beschäftigen soll, die von der Korvette „Gazelle" in den Jahren 1874 bis 1876 aus Anlaß der Beobachtung des Durchgangs der Venus durch die Sonne nach den Kergueleninseln unternommen wurde. Das Programm für dieses Werk ist nach ebenso weitgehenden, als vielseitigen Gesichtspunkten aufgestellt und soll ungefähr nach Art der seiner Zeit über die Expedition der österreichischen Fregatte „Novara" und des englischen „Challenger" erschienenen Reisebeschreibungen durchgeführt werden. Dem ersten Theil ist die Schilderung des allgemeinen Verlaufes der Reise, ohne Eingehen auf Details, zugewiesen. Er soll vorzugsweise ein orientirender Leitfaden für die beiden andern Theile sein. Der zweite Theil wird einen mehr fachwissenschaftlichen Charakter tragen und sich über die ozeanisch-physikalischen Untersuchungen, die Geologie des Meerbodens, die Beobachtungen der Gezeiten erstrecken. Auch die meteorologischen, magnetischen und Pendelobservationen werden hier näher dargelegt werden. Der dritte Theil wird sich überwiegend mit der Thier- und Pflanzenwelt des Atlantischen, Indischen und Großen Ozeans, sowie mit der Fauna und Flora des Meeresbodens, endlich mit den Forschungen der Küstenfauna, und zwar der Tiefküsten-, Strand- und Landfauna beschäftigen. Eine etwaige weitere Ausdehnung des Werkes über andere Gebiete ist vorbehalten. Bei der Verarbeitung und redaktionellen Behandlung des massenhaft vorliegenden Stoffes werden wissenschaftliche Spezialisten zur Mitarbeit herangezogen und überhaupt Alles angewendet werden, um den Arbeiten den Werth und die Bedeutung eines literarischen Denkmals auf dem Gebiet der Geographie und Ethnographie, der Navigation und Steuermannskunde, sowie der die sämmtlichen Naturreiche umfassenden Wissenschaften zu sichern. Die Gesammtsumme des Werkes ist mit 60,000 Mark angegeben, und ist dieser Betrag auf 4 Jahresraten bis zum Jahre 1884 vertheilt worden.

Briefe und Zeitungsberichte.

☾ **Berlin**, 3. Febr. [Die Kardorff'sche Broschüre.] Die Ankündigung, welche der heute ausgegebenen Broschüre des Herrn v. Kardorff vorausgegangen war, daß dieselbe gegen die Goldwährung gerichtet sei, war zutreffend, und dennoch hat der Verfasser den Vertheidigern der deutschen Münzreform einen erheblichen Dienst geleistet, während er nämlich im ganzen Verlauf seiner Schrift sich als Gegner der Goldwährung darstellt, als welcher er bereits seit längerer Zeit bekannt ist, kommt er schließlich zu einem Resultat, daß den Vertheidigern der deutschen Münzreform nur erwünscht sein kann. Herr v. Kardorff giebt nämlich zu, daß Deutschland unter den obwaltenden Verhältnissen keinesfalls allein zur Doppelwährung übergehen könne; er weist ferner nach, daß auch eine internationale Vereinbarung zwischen Deutschland, Frankreich und Nordamerika zu Gunsten der Doppelwährung uns nicht gegen die größten Gefahren, welche mit derselben dann verbunden wären, schützen könnte; er erklärt die Doppelwährung nur dann für annehmbar, wenn einem solchen internationalen Abkommen England beiträte. Damit hat er ohne Zweifel Recht; aber es ist auch vollkommen zweifellos, daß weder Herr v. Kardorff, noch irgend jemand anders von der jetzigen Generation den Uebergang Englands zur Doppelwährung erleben wird. Obgleich der Verfasser sich bemüht, den Engländern zuzureden, den von ihm für nothwendig gehaltenen Schritt zu thun, so ist unverkennbar, daß er selbst nur sehr geringe Hoffnung darauf hegt. Er selbst kennzeichnet das Verfahren des englischen Vertreters auf der letzten pariser Münzkonferenz, des Herrn Göschen, welcher allen anderen Völkern zur Annahme der Doppelwährung rieth, aber dabei erklärte, England werde bei der Goldwährung beharren, als das, was es in der That war, nämlich als einen Versuch, sich von Anderen die Kastanien aus dem Feuer holen zu lassen, da die Engländer mit Rücksicht auf ihren indischen, chinesischen, afrikanischen ꝛc. Handel ein großes Interesse an einem erneuten Steigen der Silberpreise haben. Wenn also selbst Herr v. Kardorff, der enragirte Gegner der Goldwährung, bei seinen Erwägungen zu einem Schlußresultat gelangt, das praktisch dem Beharren Deutschlands bei der Goldwährung gleichkommt, so muß dies als ein entschiedener Gewinn betrachtet werden. Zum Dank für den Dienst, welchen der Führer unserer Protektionisten im Reichstag somit den Vertheidigern der deutschen Münzreform geleistet hat, mag man die vielfachen, zuweilen erstaunlichen Schwächen seiner dem Schlußkapitel vorhergehenden Auseinandersetzungen auf sich beruhen lassen. Sie entspringen alle aus jener Zufälligkeit seiner volkswirthschaftlichen Bildung, von welcher Herr v. Kardorff ein so ergötzliches Beispiel gab, als er vor 4 oder 5 Jahren zum ersten Male als nationalökonomischer Schriftsteller auftretend, ganz naiv dem Publikum erzählte, er habe durch eine zufällige Unterhaltung in einem Badeort erfahren, daß es einen nordamerikanischen Volkswirth Namens Carey gebe, er habe diesen darauf studirt, und da seien ihm die Schuppen von den Augen gefallen. Wer sich länger als Herr v. Kardorff mit Nationalökonomie beschäftigte, wußte in Deutschland bekanntlich schon seit dem Anfang der 60er Jahre Carey, seine Verdienste und seine echt amerikanischen Irrthümer zu würdigen. Ganz ähnlich wie in jener volkswirthschaftlichen Erstlingsschrift des Herrn v. Kardorff zeigt er sich in der vorliegenden Broschüre. Er meint, man sei nach dem deutsch-französischen Kriege bei uns nur „aus einem unbestimmten Gefühle" zur Goldwährung übergegangen, die damit zusammenhängenden Probleme seien bis dahin wenig oder gar nicht gewürdigt worden; aber offenbar entspringt diese seltsame Ansicht, welche noch vor dem Erscheinen der Kardorff'schen Broschüre von Professor Soetbeer in den „Preußischen Jahrbüchern" durch eine historische Darstellung widerlegt worden ist, aus dem Umstand, daß Herr v. Kardorff sich selbst bis vor einigen Jahren mit der Währungsfrage nicht zu beschäftigen pflegte.

— Se. Majestät der Kaiser hat an den Chef der Admiralität, General der Infanterie v. Stosch, das folgende Kabinetsschreiben erlassen:

Ich habe aus dem Mir von dem Vorsitzenden des Gesammt-Vorstandes der Deutschen Marinestiftung 1878, Geheimen Ober-Justizrath und Senats-Präsidenten v. Holleben unterm 20. Dezember v. J. vorgelegten Rechenschaftsbericht mit großer Befriedigung von der segensreichen Wirksamkeit der gedachten Stiftung Kenntniß genommen und ersuche Sie im Verfolg Ihres Berichtes vom 16. d. Mts., dem Gesammt-Vorstande Meine volle Anerkennung auszusprechen. Mit Interesse werde ich seiner Zeit einem weiteren Berichte, insbesondere auch über die möglich gewesenen ferneren Zuwendungen an die betreffenden Familien und den demnächstigen Stand des Fonds entgegensehen.

Berlin, den 22. Januar 1880. gez. Wilhelm.

— Der Kaiser hat auf den gemeinschaftlichen Bericht des Reichskanzlers und des Kriegsministers, unter Abänderung der betreffenden Stelle des Reglements über die Servis-Kompetenz der Truppen im Frieden, genehmigt, daß vom 1. Dezember 1879 ab den auf eigenen Antrag Versetzten die Mieths-Entschädigung in gleicher Weise und nach denselben Grundsätzen wie den sonst Versetzten zu gewähren ist.

— Bei Veranschlagung der den Münzstätten für das nächste Rechnungsjahr zu vergütenden Prägegebühren ist berücksichtigt worden, daß bei den für Rechnung der Reichsbank stattfindenden Goldausprägungen nur Kronen (10-Markstücke) bis auf Höhe von 50 Mill. M. ausgeprägt werden sollen, wodurch dem Reiche erhebliche Mehrkosten entstehen, zumal bisher erst etwa 18 Millionen Mark ausgeprägt worden sind, während der Rest von 32 Millionen Mark während des nächsten Rechnungsjahres zur Ausprägung gelangt, und außerdem noch die vom Bundesrath beschlossene Umprägung von 5 Millionen Mark 20-Pfennigstücke in Ein- und Zwei-Markstücke ca. 81,000 M. Kosten verursacht, von denen im nächsten Rechnungsjahr freilich nur ungefähr ⅜ verbraucht werden möchten.

Locales und Provinzielles.

Posen, 4. Februar.

— [General Graf Kirchbach.] General v. Kirchbach hat, wie wir heute erfahren, auf sein wiederholtes Entlassungsgesuch, nunmehr den erbetenen Abschied unter Verleihung des Grafentitels erhalten. Zu seinem Nachfolger im Kommando des V. Armee-Corps ist General von Pape, bisher Divisions-Kommandeur im Gardecorps, ernannt worden.

— **„Tribüne" contra „Kuryer Poznanski".** Der fuldaer Korrespondent der „Tribüne" polemisirt in sehr gereiztem Tone gegen den „Kur. Pozn." Er schreibt aus Fulda:

„Das ultramontane Organ „Kuryer Poznanski" hat, wie wir aus einem bereits gestern Mittag dahier eingetroffenen berliner Blatte ersehen, die — Kühnheit, unsere telegraphische Nachricht vom 28. d. M., daß den Bisthumsverwesern 2c. neuerdings von Rom aus ausgedehntere Vollmachten zugegangen seien, „aus römischer Quelle" als aus der Luft gegriffen zu erklären. Zur Charakterisirung dieses Dementis diene zunächst die Thatsache, daß in dem Zwischenraume, welcher zwischen dem Bekanntwerden jener telegraphischen Nachricht in Posen und dem Erscheinen des „Kur. Pozn." mit besagtem Dementi liegt, eine telegraphische Korrespondenz von Posen nach Rom und zurück selbst bei schnellster Expedition faktisch unmöglich ist. Es erinnert uns diese Ableugnung an ein Vorkommniß vor ca. 5 Jahren, als das genannte polnische Blatt genau zu derselben Stunde die von uns gemeldete Absicht einer Bischofskonferenz in Fulda „dementirte", wo hier im Seminargebäude der Brief eintraf, welcher bereits Tag und Stunde der ersten Sitzung anzeigte. Unser Telegramm vom 27. cr. beruht übrigens auf der Thatsache, daß die Bisthumsverweser und bezw. Domkapitelsvorsteher der verwaisten Diöcesen vor einigen Tagen Vollmachten aus Rom erhalten haben, welche sich in erster Linie auf die Dispensbefugnisse 2c. während der nahen Fasten und örtlichen Zeit beziehen. Wir selbst hatten ursprünglich diesem Schreiben aus dem Vatikan keine große Bedeutung beigelegt, werden aber jetzt durch das vorlaute Dementi des polnischen ultramontanen Blattes aufmerksamer."

So der Korrespondent der „Tribüne". Wir bemerken hierzu, daß wir im „Kuryer Pozn." nicht die geringste Andeutung gelesen haben, daß er sein Dementi „aus römischer Quelle" erhalten habe. Vielmehr ist dies lediglich eine Erfindung des sattsam bekannten posener Sensationsdepeschenfabrikanten, der, um seine Depesche sensationeller zu machen, schnell die Lüge hinzusetzte, der „Kur." bringe ein Dementi „aus römischer Quelle". Wahrscheinlich dürfte sich das posener Kaplansblatt seine Informationen lediglich auf der hiesigen Dominsel geholt haben.

Telegraphische Nachrichten.

Königsberg i. Pr., 3. Febr. Die Kaiserin von Rußland traf heute Vormittag um 10 Uhr 18 Minuten hier ein und setzte um 10 Uhr 39 Minuten ihre Reise fort.

Wien, 3. Februar. [Abgeordnetenhaus.] Das Verwaltungsgesetz für Bosnien wurde in der General- und Spezial-Debatte unverändert angenommen. Von dem Minister des Innern wurde ein Gesetzentwurf über die Ertheilung eines Vorschusses von 500,000 Fl. an Galizien vorgelegt.

Kopenhagen, 3. Februar. Die Dampfschiffe sind unter den dermaligen Eisverhältnissen und wegen des herrschenden Nebels heute gehindert, Postgegenstände über den großen Belt überzuführen.

Paris, 2. Februar. Der Senat nahm das Gesetz über die Zusammensetzung des oberen Unterrichtsrathes in erster Lesung an.

In der Deputirtenkammer gedachte der Präsident Gambetta in warmen Worten des verstorbenen Granier de Cassagnac (Vater). — Der Berichterstatter der Kommission zur Vorberathung des Gesetzentwurfs betreffend die Zolltarife, Meline, setzte die Gründe für die Wiederherstellung der Zolltarife auseinander, welche von der Kommission beschlossen worden seien und hob hervor, daß die Kommission das System der Handelsverträge zulasse, das System der Prohibitivzölle beseitigt und sich lediglich für das Prinzip der Kompensationen entschieden habe.

Paris, 2. Februar. Dem „Temps" zufolge ist der Konseilpräsident Freycinet eines heftigen Leberleidens wegen das Bett zu hüten genöthigt.

London, 3. Februar. Der russische Botschafter Fürst Lobanoff hat heute dem Premier Lord Beaconsfield in dessen Amtswohnung in Downingstreet den ersten Besuch abgestattet.

Washington, 2. Februar. Der Repräsentantenkammer ist ein Antrag zugegangen, in welchem der Präsident Hayes aufgefordert wird, den südamerikanischen Staaten, welche mit einander im Kriege begriffen sind, seine guten Dienste zur Herstellung des Friedens anzubieten. Ferner ist bei der Kammer der Antrag auf Bewilligung eines Kredits von 100,000 Dollars zur Unterstützung der nothleidenden Irländer eingebracht worden.

New-York, 2. Februar. Behufs Aufnahme von Plänen und Rissen betreffs Herstellung des Panamakanals werden von Lesseps jetzt 8 verschiedene Expeditionen ausgerüstet. — Der Ertrag der am Sonntag zum Besten der nothleidenden Irländer in den katholischen Kirchen veranstalteten Sammlungen beläuft sich auf ca. 25,000 Dollars.

Verantwortlicher Redakteur: H. Bauer in Posen. —
Für den Inhalt der folgenden Mittheilungen und Inserate übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Meteorologische Beobachtungen zu Posen im Februar 1880.

Datum Stunde	Barometer auf 0 Gr. reduz. in mm 82 m Seehöhe.	Wind.	Wetter.	Temp. i. Cels. Grad
3. Nachm. 2	767,5	W schwach	heiter	— 0,5
3. Abnds. 10	768,9	W schwach	heiter	— 3,7
4. Morgs. 6	768,7	W schwach	heiter	— 6,4

Wetterbericht vom 3. Februar, 8 Uhr Morgens.

Stationen.	Barom. a. 0 Gr. nachd. Meeresniv. reduz. in mm.	Wind.	Wetter.	Temp. i. Cels. Grad
Aberdeen	765,0	SW leicht	halb bed. ¹)	5,6
Kopenhagen	770,7	SW leicht	Nebel	0,9
Stockholm	762,6	W mäßig	bedeckt	2,4
Haparanda	751,5	SW leicht	halb bed.	— 3,2
Petersburg	759,0	W still	bedeckt	0,4
Moskau	762,0	S still	bedeckt	— 3,8
Cork	fehlt			
Brest	773,2	SSO schw.	bedeckt ²)	5,7
Helder	772,8	SSW still	bedeckt	3,0
Sylt	772,1	WSW still	Nebel	0,4
Hamburg	773,9	SW still	Nebel ³)	— 2,2
Swinemünde	773,1	SW still	Nebel	— 4,5
Neufahrwasser	771,6	S still	bedeckt	— 2,9
Memel	767,8	WSW schw.	bedeckt ⁴)	1,6
Paris	fehlt			
Krefeld	fehlt			
Karlsruhe	775,9	SO leicht	Nebel	—11,4
Wiesbaden	775,6	SO still	wolkenlos ⁵)	—10,0
Kassel	774,8	still	wolkenlos ⁶)	—12,1
München	774,4	S still	wolkenlos	—11,4
Leipzig	776,7	SSW still	wolkenlos ⁷)	— 8,8
Berlin	774,7	S still	Nebel	— 4,2
Wien	777,3	still	wolkenlos	— 9,6
Breslau	775,7	SW leicht	wolkenlos ⁸)	— 4,3

¹) See ruhig. ²) Seegang mäßig. ³) Etwas Rauhfrost. ⁴) Seegang leicht. ⁵) Reif, neblig. ⁶) Reif. ⁷) Rauhfrost. ⁸) Nebel, Reif.

Uebersicht der Witterung.

Bei wenig veränderter Druck-Vertheilung dauert im Nord- und Ostseegebiete die südliche bis westliche Luftströmung fort und hat an der deutschen Küste Erwärmung verursacht, während im Innern Deutschlands der strenge Frost noch anhält. Im Norden Zentraleuropas und am Fuße der Alpen herrscht überall starker Nebel, im übrigen Zentral-Europa vielfach wolkenloses Wetter.

Deutsche Seewarte.

Wasserstand der Warthe.

Posen, am 2. Februar Mittags 2,20 Meter.
" " 3. " " 2,12 "

Telegraphische Börsenberichte.

Fonds-Course.

Frankfurt a. M., 3. Februar. (Schluß-Course.) Schwach. Lond. Wechsel 20,341. Pariser do. 80,98. Wiener do. 172,60. K.-M.-St.-A. 148 7/16. Rheinische do. 158¾. Hess. Ludwigsb. 95. K.-M.-Pr.-Anth. 133¾. Reichsanl. —. Reichsbank 162⅝. Darmstb. 147⅞. Meininger B. 101. Oest.-ung. Bk. 734 00. Kreditaktien*) 269⅞. Silberrente 63. Papierrente 62⅛. Goldrente 74½. Ung. Goldrente 88⅛. 1860er Loose 127⅝. 1864er Loose 313,00. Ung. Staatsl. 215,00. do. Ostb.-Obl. II. 80⅝. Böhm. Westbahn 187¾. Elisabethb. 165⅛. Nordwestb. 143⅞. Galizier 223¾. Franzosen*) 241¼. Lombarden*) 77½. Italiener —. 1877er Russen 91. II. Orientanl. 61⅛. Zentr.-Pacific 108¾. Diskonto-Kommandit —. Elbthalbahn —.

Nach Schluß der Börse: Kreditaktien 269¾, Franzosen 240¾, Galizier —, Ungarische Goldrente —, II. Orientanleihe —,—, 1860er Loose —,—, Lombarden —. Schweizer. Zentralbahn 74.

*) per medio resp. per ultimo.

Frankfurt a. M., 2. Februar. Effekten-Sozietät. Kreditaktien 271⅝. Franzosen 241¾, Lombarden 79, 1860er Loose 127¾, Galizier 224¾, österreich. Silberrente 63⅛, ungar. Goldrente 88⅞, II. Orientanleihe 61 1/16, österr. Goldrente 74½, III. Orientanleihe —, Papierrente —, 1877er Russen 91⅛. Sehr fest und belebt.

Wien, 3. Februar. (Schluß-Course.) Gedrückt. Die Geldknappheit führte zu Realisirungen, Montanwerthe matt, Bankpapiere und Renten abgeschwächt, Bahnen ruhig, Franzosen höher.

Papierrente 71,95. Silberrente 73,15. Oesterr. Goldrente 86,30. Ungarische Goldrente 102,65. 1854er Loose 125,00. 1860er Loose —,—. 1864er Loose 175,00. Kreditloose 178,70. Ungar. Prämienl. 116,20. Kreditaktien 303,50. Franzosen 278,50. Lombarden 91,50. Galizier 259,50. Kasch.-Oderb. 124,70. Pardubitzer 127,00. Nordwestbahn 167,20. Elisabethbahn 191,50. Nordbahn 2342,50. Oesterreich-ungar. Bank 848,00. Türk. Loose 18,00. Unionbank 124,50. Anglo-Austr. 158,80. Wiener Bankverein 162,50. Ungar. Kredit 278,25. Deutsche Plätze 57,25. Londoner Wechsel 117,10. Pariser do. 46,50. Amsterdamer do. 97,25. Napoleons 9,35½. Dukaten 5,51. Silber 100,00. Marknoten 57,85. Russische Banknoten 1,24¼. Lemberg-Czernowitz 160,00.

Wien, 3. Februar. Abendbörse. Kreditaktien 303,10, Franzosen 278,25, Galizier 258,75, Anglo-Austr. 158,00, Lombarden 90,25, Papierrente 71,80, österreich. Goldrente 86,30, ungar. Goldrente 102,57½, Marknoten 57,85, Napoleons 9,35, 1864er Loose —,—, österr.-ungar. Bank —,—. Nordbahn —,—. Geschäftslos.

Petersburg, 3. Februar. Wechsel auf London 25⅜, II. Orient-Anleihe 91. III. Orientanleihe 91.

Florenz, 3. Februar. 5 pCt. Italienische Rente 91,52, Gold 22,35

Brüssel, 2. Februar. Oesterr. Papierrente 62,56.

Paris, 2. Februar. Boulevard-Verkehr. 3proz. Rente 82,27½, Anleihe von 1872 116,60, Italiener 81,95, österreich. Goldrente —, ungar. Goldrente 88⅜, Türken —,—, Spanier extér. —, Egypter —,—, Banque otomane —,—, 1877er Russen —. Lombarden —,—, Türkenloose —,—, III. Orientanleihe —. Steigend.

Paris, 3. Februar. (Schluß-Course.) Fest. Die Liquidation für Spekulationspapiere ist glatt verlaufen. Reports für Italiener 0,16, Franzosen 0,95, Lombarden 0,12, Türken 0,05, österr. Goldrente 0,13, ungar. Goldrente 0,13, Banque d'escompte 1,45, Banque hypothecaire 1,50, Credit foncier 5,75.

3proz. amortisirb. Rente 83,90, 3proz. Rente 82,30, Anleihe de 1872 116,52½, Italien. 5proz. Rente 81,75, Oesterr. Goldrente 74½. Ung. Goldrente 87⅞, Russen de 1877 92¾, Franzosen 597,50, Lombardische Eisenbahn-Aktien 200,00, Lombard. Prioritäten 262,00, Türken de 1865 10,65.

Credit mobilier 657, Spanier exter. 16, do. inter. 14⅝, Suezkanal-Aktien 765, Banque ottomane 541, Societe generale 560, Credit foncier 1110, Egypter 288. Banque de Paris 918, Banque d'escompte 800, Banque hypothecaire 660, III. Orientanleihe 61½, Türkenloose 39,50, Londoner Wechsel 25,15.

London, 3. Februar. Consols 98¼, Italien. 5proz. Rente 81⅜, Lombarden 8¼, 3proz. Lombarden alte 10½, 3proz. do. neue 10½, 5proz. Russen de 1871 88¾, 5proz. Russen de 1872 88¼, 5proz. Russen de 1873 87⅞, 5proz. Türken de 1865 10⅜, 5proz. fundirte Amerikaner 105½, Oesterr. Silberrente 62½, do. Papierrente —, Ungar. Gold-Rente 87¾, Oesterr. Goldrente 74½, Spanier 16⅛, Egypter 57⅜.

Preuß. 4proz. Konsols 100.

Wechselnotirungen: Deutsche Plätze 20,50. Wien 11,92. Paris 25,37. Petersburg 25.

Platzdiskont 1⅝ pCt.

Newyork, 2. Februar. (Schlußkurse.) Wechsel auf London in Gold 4 D. 81¾ C. Wechsel auf Paris 5,20½. 5pCt. fundirte Anleihe 103. 4pCt. fundirte Anleihe von 1877 105, Erie-Bahn 48⅜. Central-Pacific 110¼, Newyor. Centralbahn 130¾.

Produkten-Course.

Köln, 3. Februar. (Getreidemarkt.) Weizen hiesiger loco 23,00, fremder loco 23,00, pr. März 23,00, pr. Mai 23,05, pr. Juli 22,90. Roggen loco 18,50, pr. März 17,10, per Mai 17,15. Hafer loco 14,50. Rüböl loco 29,50, pr. Mai 28,60, pr. Oktober 29,60.

Hamburg, 3. Februar. (Getreidemarkt.) Weizen loko ruhig, auf Termine still. Roggen loko ruhig, auf Termine fest. Weizen per April-Mai 227 Br., 226 Gd., per Mai-Juni 228 Br., 227 Gd. Roggen per April-Mai 161½ Br., 160½ Gd., per Mai-Juni 161 Br., 160 Gd. Hafer fest. Gerste ruhig. Rüböl still, loko 57, per Mai 56½. Spiritus ruhig, per Februar 53 Br., per März-April 52½ Br., per April-Mai 51¼ Br., per Mai-Juni 51¼ Br. Kaffee ruhig. Geringer Umsatz. Petroleum beh., Standard white loko 7,20 Br., 7,00 Gd., per Februar 7,00 Gd., per März-April 7,50 Gd. — Wetter: Nebel.

Bremen, 3. Februar. Petroleum fest. (Schlußbericht.) Standard white loko 7,20, pr. März 7,35, per April 7,50, per August-Dezember 8,25. Alles Brief.

Petersburg, 3. Februar. Produktenmarkt. Talg loko 59,00, per August 58,50. Weizen loko 16,50. Roggen loko 10,00. Hafer loko 5,00. Hanf loko 35,00. Leinsaat (9 Pud) loko 16,50. — Thauwetter.

Amsterdam, 3. Februar. Getreidemarkt. (Schlußbericht). Weizen pr. März 332. Roggen per März 190, pr. Mai 195.

Amsterdam, 3. Februar. Bancazinn 56½.

Antwerpen, 3. Februar. Getreidemarkt. (Schlußbericht.) Weizen unbelebt. Roggen ruhig. Hafer vernachlässigt. Gerste nnverändert. —

Antwerpen, 3. Februar. Petroleummarkt. (Schlußbericht.) Raffinirtes, Type weiß, loko 18¼ bez., 18½ Br., per März 17¾ bz., per April 18 Br., per September 19½ Br. Weichend.

Paris, 3. Februar. Produkenmarkt. (Schlußbericht.) Weizen beh., pr. Februar 32,25, pr. März 32,00, pr. Mai-Juni 31,60, pr. Mai-August 30,80. Mehl beh., pr. Februar 67,25, pr. März 67,50, pr. Mai-Juni 67,25, pr. Mai-August 66,50. Rüböl beh., per Febr. 78,25, per März 78,75, pr. Mai-August 80,25, pr. September-Dezember 82,50. Spiritus beh., per Februar 71,25, per März 71,00, per April 70,75, per Mai-August 69,50.

Marktpreise in Breslau am 3. Februar 1880.

Festsetzungen der städtischen Markt-Deputation.		guter Höchster M. Pf.	guter Niedrigst. M. Pf.	mittlere Höchster M. Pf.	mittlere Niedrigst. M. Pf.	geringe Waare Höchster M. Pf.	geringe Waare Niedrigst. M. Pf.
Weizen, weißer		21 70	21 30	20 60	20 —	19 60	18 90
Weizen, gelber		21 —	20 80	20 30	19 90	19 50	18 70
Roggen,	pro	17 —	16 70	16 40	16 20	16 —	15 60
Gerste,	100	17 —	16 60	15 90	15 30	14 90	14 40
Hafer,		14 40	14 20	14 —	13 80	13 60	13 40
Erbsen	Kilog.	19 50	18 80	17 70	17 30	16 50	15 70

Pro 100 Kilogramm	fein		mittel		ordinäre	
Raps	22	25	21	—	19	—
Rübsen, Winterfrucht	21	—	20	—	18	—
Rübsen, Sommerfrucht	21	—	19	—	16	—
Dotter	21	50	19	--	16	—
Schlagleinsaat	25	50	23	50	20	—
Hanfsaat	16	50	15	50	14	50

Kleesamen, schwacher Umsatz, rother ruhig, per 50 Kgr. 39—44—48—52 Mark, weißer matt, per 50 Kgr. 44—53—62—74 M. hochfeiner über Notiz bezahlt.

Rapskuchen, unverändert, per 50 Kilogr. 6,50—6,70 M. fremde 6,10—6,30 Mk.

Leinkuchen, ohne Aenderung, per 50 Kilo 9,70—9,90 Mk.

Lupinen, in ruhiger Haltung, per 100 Klgr. gelbe 7,50—8,20—8,60 Mk. blaue 7,40—8,20—8,50 Mk.

Thymothee, unverändert per 50 Kilgr. 18—22—25 Mrk.

Bohnen, ohne Angebot, per 100 Kgr. 19,50—21,00—22,00 M.

Mais, ohne Aenderung per 100 Kgr. 13,30—13,80—14,60 Mrk.

Wicken, schwach zugeführt, per 100 Kilogr. 13,00—13,50—14,20 Mark.

Kartoffeln: per Sack (2 Neuscheffel a 75 Klgr. Brutto = 150 Pfd.) beste 3,00—3,50—4,50 M. geringere 2,50—3,00 M., per Neuscheffel (75 Pfd. Brutto) beste 1,50—1,75—2,25 M. geringere 1,25 bis 1,50 M. per 2 Ltr. 0,10—0,15 Mark.

Heu: per 50 Kilogr. 2,50 bis 3,00 M.

Stroh: per Schock 600 Kilogramm 21,00—23,00 M.

Mehl: ohne Aenderung, per 100 Kilog. Weizen fein 30,00—31,00 M. — Roggen fein 26,00 bis 27,00 M. Hausbacken 25,00 bis 26,00 M., Roggen-Futtermehl 10,20—11,00 M., Weizenkleie 9,50 bis 10,00 Mark.

Breslau, 3. Februar. (Amtlicher Produkten-Börsen-Bericht.) Kleesaat, rothe, flau ordinär 26 — 30, mittel 32 — 38 fein 42—46, hochfein 50—52.

Kleesaat, weiße, ruhig, ordinär 35—45, mittel 48—52, fein 55—65, hochfein 70—76.

Roggen: (per 2000 Pfd.) unverändert Gekündigt —,-- Zentner, Abgelaufene Kündigungsscheine —,— per Februar 168,— Br. per Februar-März 168 Br. per März-April —,— per April-Mai 171,00 Br. per Mai-Juni 172,00 Br. per Juni-Juli 173,— Br. per Juli-August —.

Weizen: per Februar 215 Br. per April-Mai 221 Br. per Mai-Juni —.

Hafer: Gek. — Ctr. per Februar 142 Br. per April-Mai 147 Br.

Raps: per Februar 228 Br. 225 Gd. per April-Mai —.

Rüböl: ruhig, Gek. —, Ztr. Loko 54,50 Br. per Februar 52,50 Br. per Februar-März 52,50 Br. per März-April —,— per April-Mai 52 Br. per Mai-Juni 52,75 Br. per September-Oktober 55,— Br. per Oktober-November 55,50 Br. per November-Dezember 56,— Br.

Petroleum: per 100 Klgr. loko u. per Februar 28,50 Br. 28 Gd.

Spiritus: wenig verändert, Gek. 10,000 Liter Loko —,— per Februar 59,20 bez. per April-Mai 61,10—60,80 bez. per Mai-Juni 61,70 Br. per Juni-Juli 62,50 Br. per Juli-August 63,30 bez. per August-Septbr. 63,50 Br.

Zink: Seit letzter Notiz Hohenlohe-Marke auf Lieferung 20,25 bez. heute Godullamarke 20,50 bez. Die Börsenkommission.

London 3. Februar. Havannazucker Nr. 12, 26. Matt.

London, 3. Februar. An der Küste angeboten 28 Weizenladungen.

Manchester, 3. Februar. 12r Water Armitage 7¾, 12r Water Taylor 9, 20r Water Micholls 10½, 30r Water Gidlow 11¼, 30r Water Clayton 11¾, 40r Mule Mayoll 12, 40r Medio Wilkinson 13, 36r Warpcops Qualität Rowland 12, 40r Duble Weston 13¼, 60r Duble Weston 15, Printers 1⁶⁄₁₆ ³⁴⁄₅₀ 8½pfd. 102. Steigend.

Liverpool, 3. Februar. Baumwolle (Anfangsbericht.) Muthmaßlicher Umsatz 12000 Ballen. Anziehend. Tagesimport 38000 Ballen, davon 31000 B. amerikanische, 5000 B. Pernam.

Newyork, 3. Februar. Waarenbericht. Baumwolle in Newyork 13, do. in New-Orleans 12⅞. Petroleum in Newyork 7⅝ Gd., do. in Philadelphia 7½ Gd., rohes Petroleum 7, do. Pipe line Certificats 1 D 10 C. Mehl 5 D. 60 C. Rother Winterweizen 1 D. 44 C. Mais (old mixed) 62 C. Zucker (Fair refining Muscovados) 7½. Kaffee (Rio-) 14⅜. Schmalz (Marke Wilcox) 8⅜, do. Fairbanks 8¼. Speck (short clear) 7¼ C. Getreidefracht 4.

Produkten-Börse.

Berlin, 3. Februar. Weizen per 1000 Kilo loko 200—240 Mark nach Qualität gefordert, gelber Märkischer — Mk. ab Bahn bez., per Februar — bez., per April-Mai 226½—227½ bez., per Mai-Juni 226½—227½ bez., per Juni-Juli 227 bis 227½ bez., Juli-August 216½—217 bez., per September-Oktober 213½—214 bez. Gekündigt — Ztr. — Regulirungspreis — M. — Roggen per 1000 Kilo loko 167—178 M. nach Qualität gef. Russ. — fr. W. bz., inländischer 172 bis 176 Mark ab Bahn bez., Feiner — Mark ab Bahn bez., Klamm — M. ab B. bez., per Februar 167½—168 bez. Gd., 168½ Br., per Februar-März 167½—168 bez. Gd., 168 Br., per April-Mai 170—170½ bez., per Mai-Juni 170—170½ bz. Br., per Juni-Juli 166½ bis 167 bez., per Juli-August 162½ bez. Gek. 7000 Ztr. Regulirungs-Preis 168 M. bez. — Gerste per 1000 Kilo loko 137 bis 200 nach Qualität gefordert. — Hafer per 1000 Kilo loko 138 bis 157 nach Qualität gef., Russischer 142—145 bez., Pommerscher 146—151 bez., Ost- und Westpreußischer 143—146 bez., Schlesischer 147—151 bez., Böhmischer 147 bis 151 bez., Galizischer — bez., per Februar — M., per April-Mai 148 bez., Mai-Juni 149 bez., per Juni-Juli 151 Mark. Gek. — Zentner. Regulirungspreis — bezahlt. — Erbsen per 1000 Kilo Kochwaare 168 bis 205 Mk., Futterwaare 157—166 M. — Mais per 1000 Kilo loko 145—150 bez. nach Qualität. Rumän. — ab Bahn bez., Amerik. — M. ab Bahn bez. — Weizenmehl per 100 Kilo brutto, 00: 32,50—30,00 M., 0: 30,00—29,00 M., 0/1: 29,00—27,00 M. — Roggenmehl incl. Sack, 0: 25,50 bis 24,50 M., 0/1: 24,25 bis 23,50 M., per Februar 24,00 bezahlt, per Febr.-März 23,85 bez., per März-April 23,85 bez., pr. April-Mai 23,85 bez., per Mai-Juni 23,85 bezahlt. per Juni-Juli — bez. Gekündigt — Zentner. Regulirungspreis — bezahlt. — Oelsaat per 1000 Kilo Winterraps 235—244 M., S./O. — bez., N./D. — bezahlt, Winterrübsen 230 bis 240 M., S./O. — bez., N./D. — bezahlt. — Rüböl per 100 Kilo loko ohne Faß 53,5 M., flüssig — M., mit Faß 53,8 M., per Febr. 53,4 Mark, per Februar-März 53,4 bez., per März-April — bezahlt, per April-Mai 53,4 bez., per Mai-Juni 53,9—54,0—53,9 bez., per September-Oktober 56,4 bez. Gekündigt — Ztr. Regulirungspreis — Mark bez. — Leinöl per 100 Kilo loko 67,0 M. — Petroleum per 100 Kilo loko 25,3 bez., per Februar 24,0 bez., per Febr.-März 23,9 bz., per März-April 23,8 M., per April-Mai 23,7 M., Septemb.-Oktober 25,2 M. Gekündigt — Zentner. Regulirungspreis — bez. — Spiritus per 100 Liter loko ohne Faß 59,9 bez., per Februar 59,6 nom., per Februar-März 59,6 nom., per März-April — bez., per April-Mai 60,4—60,6—60,5 per Mai-Juni 60,5—60,8—60,7 bez., per Juni-Juli 61,4—61,6—61,5 bez., per Juli-August 62,1 bis 62,3 bis 62,2 bez., per August-September 62,4—62,6—62,5 bez. Gekündigt — Liter. Regulirungspreis —. (B. B.-Z.)

Stettin, 3. Februar. (An der Börse.) Wetter: Klare Luft. — 5° R., Morgens — Grad R. Barom. 28,6. Wind: WSW. — Weizen etwas fester, per 1000 Kilo loko gelber 210 bis 218 M., weißer 212—220 M., per Frühjahr 219—220,5—220 M. bez., per Mai-Juni 222—221 M. bez., per September-Oktober 212 M. nom. — Roggen fester, per 1000 Kilo loko inländischer 162 bis 167 M., Russischer 162 bis 165 M., per Frühjahr 162,5—163,5 M. bez., 164 M. Gd., per Mai-Juni 163—164 M. bez., per September-Oktober 157 M. nom. — Gerste stille, per 1000 Kilo loco mittel Brau- 150—158 M., feine do. 160—170 M., Chevalier 172 bis 180 M. — Hafer unverändert, per 1000 Kilo loco inländ. 135—144 M. — Erbsen ohne Handel. — Winterrübsen matt, per 1000 Kilo loko 220 bis 230 M., per April-Mai 239 M. bez., per September-Oktober 258 M. Br. — Winterraps per 1000 Kilo loko 225—235 M. — Rüböl geschäftslos, per 100 Kilo loko ohne Faß bei Kleinigkeiten flüssiges 54,5 M. Br., per Februar 52,5 M. Br., per März 52,75 M. Br., April-Mai 53 M. bez., per Septbr.-Oktbr. 56,5 M. Br. — Spiritus behauptet, per 10,000 Liter pCt. loko ohne Faß 59,1 M. bez., mit Faß 58,9 M. bez., per Februar 58,8 M. Gd., per Frühjahr 60,2 M. bez., per Mai-Juni 60,8 M. Br. u. Gd. — Angemeldet: Nichts — Regulirungspreise: Rüböl 52,5 M., Spiritus 58,8 M. — Petroleum loko 8,5 M. tr. bez., Regulirungspreis 8,5 M. (Ostf.-Ztg.)

Berlin, 3. Februar. Die Meldungen der auswärtigen Börsen hatten die gestrige Festigkeit voll wiedergespiegelt; aber trotzdem überwogen hier bei der heutigen Eröffnung des Geschäfts die Verkaufs-Aufträge. Am meisten verstimmt hatte der Rückgang der glasgower Eisen-Preise um 2 s. 3 d. Dort sollten die Kauf-Aufträge aus Amerika fehlen und hier befürchtete man im Anschluß daran einen stärkeren Rückgang der Bergwerks-Papiere. In der That gab auch Laurahütte sofort 2 Prozent, Dortmunder Union 1,75 Prozent nach, und beide Papiere erschienen mehr als sonst vernachlässigt. Von lothringer Eisenwerken hörte man nichts mehr. Im übrigen herrschte bei Geschäftsunlust schwache Haltung, wenn auch gerade keine Verstimmung. Nur in Franzosen ward der Versuch gemacht, die gestrige Hausse fortzusetzen. Doch sank die Notiz rasch wieder von 484 auf 482. Ebenso hielten Kreditaktien von 543 auf 541. Eisenbahn-Aktien lagen im ganzen ziemlich fest, aber still. Bankpapiere blieben ziemlich gut beachtet; doch waren die Kurse der leitenden Effekten, namentlich der Diskonto-Kommandit-Antheile gedrückt. Der Industrie-Aktienmarkt blieb meistens gut behauptet. Fremde Renten ermatteten um Kleinigkeiten und blieben vernachlässigt. Konsols waren vorübergehend matt, und trugen dazu bei, den gesammten Markt zu verstimmen. Die übrigen Anlagewerthe erschienen gut behauptet, aber ruhiger als an den letztvergangenen Tagen. Die zweite Stunde brachte keine Erholung, sondern eine Fortsetzung der Abschwächung und der Geschäfts-Unlust. Besonders matt blieben Bergwerkspapiere und Kreditaktien. Gegen 2 Uhr trat eine kleine Bewegung ein. Per Ultimo, notirte man Franzosen 483—4—1—482, Lombarden 159—156,50, Kredit-Aktien 543—537,50—539, Diskonto-Kommandit-Antheile 196—194, Dortmunder Union 5 Prozent, Partial-Obligationen 103 Posten bezahlt, per Erscheinen. Westfälische Union 109 bezahlt und Geld, Rheinische Stahl 131,50 bezahlt und Geld, Harzer Eisenwerke Stamm-Prioritäten 102,75 bezahlt und Geld, Oels-Gnesen 43,75 bezahlt und Geld, Breslau-Warschau 103 bezahlt und Geld. — Der Schluß war fest.

Fonds- u. Aktien-Börse.

Berlin, den 3. Februar 1880.

Preußische Fonds- und Geld-Course.

Consol. Anleihe	4½	105,90 bz
do. neue 1876	4	101,00 bz
Staats-Anleihe	4	99,50 G
Staats-Schuldsch.	3½	95,10 bz
Od.-Deichb.-Obl.	4½	
Berl. Stadt-Obl.	4½	103,40 bz
do. do.	3½	93,60 bz
Schldv. d. B. Kfm.	4½	
Pfandbriefe:		
Berliner	4½	103,10 bz
do.	5	107,50 bz
Landsch. Central	4	99,50 bz
Kur- u. Neumärk.	3½	93,50 bz
do. neue	3½	96,50 bz
do.	4	99,70 bz
do. neue	4½	103,30 bz
Brandbg. Cred.	4	99,25 bz
Ostpreußische	3½	90,00 G
do.	4	99,00 bz G
do.	4½	102,80 bz
Pommersche	3½	89,60 bz
do.	4	99,30 bz
do.	4½	103,25 bz G
Posensche, neue	4	99,40 bz
Sächsische	4	99,00 bz
Schlesische	3½	91,50 G
do. alte A. u. C.	4½	
do. neue A. u. C.	4	
Westpr. rittersch.	3½	90,00 bz
do.	4	99,10 bz
do.	4½	101,20 bz
do. II. Serie	5	
do. neue	4	
do.	4½	103,40 bz
Rentenbriefe:		
Kur- u. Neumärk.	4	99,90 bz
Pommersche	4	99,40 bz
Posensche	4	99,50 G
Preußische	4	99,50 G
Rhein- u. Westfäl.	4	100,00 G
Sächsische	4	99,50 G
Schlesische	4	99,50 G
Souvereignes		20,31 G
20-Franksstücke		16,17 bz
do. 500 Gr.		
Dollars		
Imperials		
do. 500 Gr.		
Fremde Banknoten		
do. einlösb. Leipz.		
Französ. Banknot.		
Oesterr. Banknot.		172,80 G
do. Silbergulden		
Russ. Noten 100 Rbl.		214,40 bz

Deutsche Fonds.

P.-A. v. 55 a 100 Th.	3½	144,40 bz
Hess. Prsch. a 40 Th.	—	280,25 bz G
Bad. Pr.-A. v. 67.	4	135,20 B
do. 35 fl. Obligat.	—	178,00 bz G
Bair. Präm.-Anl.	4	135,75 bz
Braunschw. 20thl.-L	—	95,80 bz
Brem. Anl. v. 1874	4½	
Cöln.-Md.-Pr.Anl.	3½	134,25 bz
Dess. St. Pr.-Anl.	3½	127,25 G
Goth. Pr.-Pfdbr.	5	120,40 bz
do. II. Abth.	5	120,00 bz G
Hb. Pr.-A. v. 1866	3	185,70 bz
Lübecker Pr.-Anl.	3½	183,00 bz
Mecklenb. Eisenbsch.	3½	92,00 bz
Meininger Loose	—	25,60 bz
do. Pr.-Pfdbr.	4	119,25 G
Oldenburger Loose	3	156,00 bz
D.-G.-C.-B.-Pf110	5	106,00 bz G
do. do.	4½	106,00 bz G
Dtsch. Hypoth. unk.	5	102,90 bz
do. do.	4½	100,00 bz G
Mein. Hyp.-Pf.	5	100,90 bz
Nrdd. Grdcr.-H.-A.	5	99,75 bz
do. Hyp.-Pfdbr.	5	99,30 bz

Pomm. H.-B. I. 120	5	104,52 B
do. II. IV. 110	5	101,50 G
Pomm. III. rz. 100	5	99,50 bz G
Pr. B.-C.-H.-Br. rz.	5	105,90 bz G
do. do. 100	5	102,50 bz
do. do. 115	4½	101,75 G
Pr. C.-B.-Pfdbr. kd.	4½	
do. unk. rückz. 110	5	112,50 G
do. (1872 u. 74)	4½	
do. (1872 u. 73)	5	
do. (1874)	5	
Pr. Hyp.-A.-B. 120	4½	103,25 bz G
do. do. 110	5	104,75 G
Schles. Bod.-Cred.	5	104,10 G
do. do.	4½	103,25 G
Stettiner Nat.-Hyp.	5	101,25 B
do. do.	4½	98,00 bz G
Kruppsche Obligat.	5	110,00 bz

Ausländische Fonds.

Amerik. rkz. 1881	6	101,90 bz
do. do. 1885	6	
do. Bds. (fund.)	5	101,25 bz
Norweger Anleihe	4½	
Newyork. Std.-Anl.	6	115,75 G
Oesterr. Goldrente	4	74,90 bz B
do. Pap.-Rente	4½	62,40 bz
do. Silber-Rente	4½	63,10 bz
do. 250 fl. 1854	4	116,00 B
do. Cr. 100 fl. 1858	—	335,00 bz G
do. Lott.-A. v. 1860	5	126,90 bz
do. do. v. 1864	—	312,60 bz
Ungar. Goldrente	6	88,25 bz G
do. St.-Eisb.Akt.	5	86,25 bz B
do. Loose	—	217,25 bz
do. Schatzsch. I.	6	
do. do. kleine	6	
do. do. II.	6	
Italienische Rente	5	82,50 bz B
do. Tab.-Oblg.	6	102,75 B
Rumänier	8	
Finnische Loose	—	49,00 bz
Russ. Centr.-Bod.	5	78,40 bz
do Engl. A. 1822	5	86,00 bz B
do. do. A. v. 1862	5	86,80 bz
Russ.-Engl. Anl.	3	
Russ. fund. A. 1870	5	
Russ. cons. A. 1871	5	88,90 bz
do. do. 1872	5	89,90 bz
do. do. 1873	5	88,90 bz
do. do. 1877	5	91,30 bz B
do. Boden-Credit	5	79,40 bz
do. Pr.-A. v. 1864	5	153,30 bz G
do. do. v. 1866	5	153,10 bz
do. 5. A. Stiegl.	5	
do. 6. do. do.	5	85,00 B
do. Pol. Sch.-Obl.	4	82,20 bz
do. do. kleine	4	
Poln. Pfdbr. III. E.	5	66,00 bz
do. do.	4	
do. Liquidat.	4	57,40 bz
Türk. Anl. v. 1865	5	10,50 bz G
do. do. v. 1869	6	
do. Loose vollgez.	3	31,25 bz G

*) Wechsel-Course.

Amsterd. 100 fl. 8 T.	169,15 bz
do. 100 fl. 2 M.	168,40 bz
London 1 Lstr. 8 T.	20,33 bz
do. do. 3 M.	20,28 bz
Paris 100 Fr. 8 T.	80,95 bz
Blg. Bkpl. 100 F. 3 T.	
do. do. 100 F. 2 M.	
Wien öst. Währ. 8 T.	172,65 bz
Wien. öst. Währ. 2 M.	171,70 bz
Petersb. 100 R. 3 W.	214,30 bz
do. 100 R. 3 M.	212,65 bz
Warschau 100 R 8 T.	214,50 bz

*) Zinsfuß der Reichs-Bank für Wechsel 4, für Lombard 5pCt., Bankdiskonto in Amsterdam 3, Bremen —, Brüssel 3½, Frankfurt a. M. 4, Hamburg —, Leipzig —, London 3, Paris 3, Petersburg 6, Wien 4 pCt.

Bank- u. Kredit-Aktien.

Badische Bank	4	106,50 G
Bk.f.Rheinl.u.Westf	4	48,75 bz G
Bk.f.Sprit-u.Pr.-H.	4	60,00 bz G
Berl. Handels-Ges.	4	105,75 bz G
do. Kassen-Verein	4	166,25 G
Breslauer Disk.-Bk.	4	98,00 bz G
Centralbk. f. B.	4	24,00 bz G
Centralbk. f. J. u. H.		
Coburger Credit-B.	4	95,50 bz G
Cöln. Wechslerbank	4	109,90 bz
Danziger Privatb.	4	110,25 G
Darmstädter Bank	4	147,10 bz
do. Zettelbank	4	106,50 bz B
Dessauer Creditb.	4	93,00 bz G
do. Landesbank	4	123,25 bz G
Deutsche Bank	4	123,60 bz
do. Genossensch.	4	114,00 bz
do. Hyp.-Bank.	4	96,00 G
do. Reichsbank.	4½	161,25 bz
Disconto-Comm.	4	193,25 bz
Geraer Bank	4	96,50 bz G
do. Handelsb.	4	55,00 G
Gothaer Privatbk.	4	100,00 B
do. Grundkredb.	4	94,75 bz B
Hypothek (Hübner)	4	
Königsb. Vereinsb.	4	100,70 bz
Leipziger Creditb.	4	148,80 bz
do. Discontob.	4	90,40 bz G
Magdeb. Privatb.	4	116,00 G
Meckl. Bodencred.	fr.	61,00 bz B
do. Hypoth.-B.	4	82,50 bz
Meining. Creditbk.	4	102,25 bz G
do. Hypothekenbk.	4	94,00 bz G
Niederlausitzer Bank	4	103,25 bz G
Norddeutsche Bank	4	161,25 G
Nordd. Grundkredit	4	68,75 bz G
Oesterr. Kredit	4	
Posener Spritaktien	4	49,00 bz G
Petersb. Intern. Bk.	4	102,00 bz G
Posen. Landwirthsch	4	65,00 G
Posener Prov.-Bank	4	110,75 G
Preuß. Bank-Anth.	4½	
do. Bodenkredit	4	93,60 bz G
do. Zentralbdn.	4	128,25 bz G
do. Hyp.-Spielh.	4	111,75 bz G
Produkt.-Handelsbk	4	77,25 bz G
Sächsische Bank	4	120,25 bz G
Schaaffhaus. Bankv.	4	109,40 bz
Schles. Bankverein	4	111,75 bz G
Südd. Bodenkredit	4	129,70 bz G

Industrie-Aktien.

Brauerei Patzenhof.	4	
Dannenb. Kattun.	4	20,00 G
Deutsche Baugef.	4	75,50 bz G
Dtsch. Eisenb.-Bau.	4	11,25 bz G
Dtsch. Stahl- u. Eis.	4	
Donnersmarckhütte	4	71,00 bz B
Dortmunder Union	4	16,50 bz B
Egell. Masch.-Akt.	4	42,50 bz G
Erdmannsd. Spinn.	4	36,00 bz B
Flora f. Charlottenb.	4	
Frist u. Roßm. Näh.	4	58,75 B
Gelsenkirch.-Bergw.	4	137,00 bz G
Georg-Marienhütte	4	12[illegible],00 bz B
Hibernia u. Shamr.	4	98,75 bz G
Immobilien (Berl.)	4	90,00 bz
Kramsta, Leinen-F.	4	91,10 G
Lauchhammer	4	53,00 bz G
Laurahütte	4	135,60 bz G
LuiseTiefb.-Bergw	4	75,00 bz G
Magdeburg. Bergw.	4	150,00 bz G
Marienhüt. Bergw.	4	85,00 bz G
Menden u. Schw.-B.	4	108,00 bz G
Oberschl. Eis.-Bed.	4	76,10 bz G
Ostend	4	
Phönix B.-A. Lit. A	4	98,25 bz
Phönix B.-A. Lit. B.	4	67,75 bz G
Redenhütte cons.	4	235,00 G
Rhein.-Nass. Bergw.	4	102,00 bz B
Rhein.-Westf. Ind.	4	
Stobwasser Lampen	4	33,00 bz G
Unter den Linden	4	11,40 bz B
Wöhlert Maschinen	4	54,25 bz

Eisenbahn-Stamm-Aktien.

Aachen-Mastricht	4	31,60 bzG
Altona-Kiel	4	136,00 B
Bergisch-Märkische	4	98,10 bz
Berlin-Anhalt	4	101.60 bz
Berlin-Dresden	4	16,30 bz
Berlin-Görlitz	4	24,25 bz
Berlin-Hamburg	4	195,00 bzG
Brl.-Potsd.-Magd.	4	99,70 bz
Berlin-Stettin	4¾	115,75 bzG
Bresl.-Schw.-Frbg.	4	94,40 bz
Cöln-Minden	4	147,90 bz
do. Lit. B.		
Halle-Sorau-Guben	4	24,50 bzG
Hann.-Altenbeken	4	
do. II. Serie		
Märkisch-Posener	4	30,75 bzB
Magd.-Halberstadt	4	147,00 bzG
Magdeburg-Leipzig	4	
do. do. Lit. B.	4	
Münster-Hamm	4	
Niederschl.-Märk.	4	99,90 bzG
Nordhausen-Erfurt	4	26,25 bz
Oberschl. Lit. A u. C.	3½	175,75 bzG
do. Lit. B.	3½	148,00 bz
do. Lit. C.	5	
Ostpreuß. Südbahn	4	62,50 bzG
Rechte Oderuferb.	4	142,90 bz
Rheinische	4	158,40 bz
do. Lit. B. v. St. gar.	4	98,25 bzG
Rhein-Nahebahn	4	13,40 bz
Stargard-Posen	4½	102,75 bzG
Thüringische	4	155,60 bz
do. Lit. B. v. St. gar.	4	98,00 bzG
do. Lit. C. v. St. gar.	4½	105,00 bzG
Weimar-Geraer	4½	52,75 bzG
Albrechtsbahn	5	27,70 bz
Amsterd.-Rotterd.	4	119,75 bz
Aussig-Teplitz	4	186,75 bzB
Böhm. Westbahn	5	94,00 bzG
Brest-Grajewo	5	
Brest-Kiew	4	
Dux-Bodenbach	4	68,50 bz
Elisabeth-Westbahn	5	82,75 bz
Kais. Franz Joseph	5	71,75 bz
Gal. (Karl Ludwig.)	5	112,00 bz
Gotthard-Bahn	6	62,40 bz
Kaschau-Oderberg	5	53,50 bz
Ludwigsb.-Bexbach	4	198,00 bz
Lüttich-Limburg	4	18,70 bzB
Mainz-Ludwigsh.	4	95,80 bz
Oberhess. v. St. gar.	—	
Oestr.-frz. Staatsb.	5	
do. Nordw.-B.	5	287,00 bzG
do. Litt. B.	5	259,00 bzG
Reichenb.-Pardubitz	4½	54,70 bzG
Kronpr. Rud.-Bahn	5	66,60 bzG
Rjask-Wyas	5	
Rumänier	4	48,25 bz
Russ. Staatsbahn	5	139,00 bz
Schweizer Unionb.	4	26,40 bz
Schweizer Westbahn	4	21,00 bzG
Südösterr. (Lomb.)	4	
Turnau-Prag	4	68,25 G
Vorarlberger	5	74,25 bz
Warschau-Wien	4	254,00 bz

Eisenbahn-Stammprioritäten.

Altenburg-Zeitz	5	
Berlin-Dresden	5	44,50 bzG
Berlin-Görlitzer	5	74,00 bzG
Breslau-Warschau	4	
Halle-Sorau-Gub.	5	84,25 bzG
Hannover-Altenbek.	5	
do. II. Serie	5	
Leipz.-Gaschw.-Ms.	5	
Märkisch-Posen	5	100,00 bzG
Magd.-Halberst. B.	3½	88,60 bzG
do. do. C.	5	122,50 bzG
Marienb.-Mlawka	5	89,25 bzG
Nordhausen-Erfurt	5	90,25 bzG
Oberlausitzer	5	37,00 bz
Ostpreuß. Südbahn	5	100,20 bzG
Posen-Creuzburg	5	69,25 bzG

Rechte Oderuf. Bahn	5	141,00 bzG
Rumänische	8	107,00 bzB
Saalbahn	3	
Saal-Unstrutbahn	5	
Tilsit-Insterburg	5	86,50 bzG
Weimar-Geraer	5	29,75 bz

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen.

Aach.-Mastricht	4½	100,75 bzG
do. do. II.	5	
do. do. III.	5	
Berg.-Märkische I.	4½	103,50 G
do. II.	4½	103,50 G
do. III. v. St. g.	3½	91,25 bz
do. do. Litt. B.	3½	91,25 bz
do. do. Litt. C.	3½	87,75 bzG
do. IV.	4½	103,20 bzG
do. V.	4½	103,20 bzG
do VI.	4½	103,10 G
do. VII.	4½	102,40 bzB
Aachen-Düsseldf. I.	4	98,75 bzG
do. do. II.	4	98,75 bzG
do. do. III.	4½	
do. Düss.-Elb.-Pr.	4	98,75 G
do. do. II.	4½	
do. Dortm.-Soest	4	
do. do. II.	4½	
do. Nordb. Fr. W.	5	102,60 G
do. Ruhr-Cr.-K.	4½	
do. do. II.	4	98,75 G
do. do. III.	4½	
Berlin-Anhalt	4	
do.	4½	102,90 bzG
do. Litt. B.	4½	102,90 bzG
Berlin-Görlitz	5	101,75 G
do. do. Litt. B.	4½	100,30 bzG
Berlin-Hamburg	4	99,25 G
do. do. II.	4	99,25 G
do. do. III.	5	103,00 G
Brl.-Ptsd.-M.A.B.	4	99,25 G
do. do. C.	4	99,25 G
do. do. D.	4½	101,20 bzG
do. do. F.	4½	101,20 bzG
Berlin-Stettin I.	4½	
do. do. II.	4	99,50 G
do. do. III.	4	99,50 G
do. IV. v. St. g.	4½	103,60 G
do. VI. do.	4	99,50 bz
do. VII.	4½	103,40 G
Bresl.-Schw.-Freib.	4½	102,40 bzG
do. do. Litt. G.	4½	102,40 bzG
do. do. Litt. H.	4½	102,40 bzG
do. do. Litt. I.	4½	102,40 bzG
do. do. 1876	5	105,75 bzG
Cöln-Minden IV.	4	99,50 bzG
do. do. V.	4	99,50 bzG
do. do. VI.	4½	101,20 G
Halle-Sorau-Guben	4½	103,50 bzG
do. do. C.	4½	103,05 bzG
Hannov.-Altenbk. I.	4½	103,60 bzG
do. do. II.	4½	103,60 bzG
do. do. III.	4½	103,60 bzG
Märkisch-Posener	4½	102,00 B
Magd.-Halberstadt	4½	101,20 bzG
do. do. de 1865	4½	101,20 bzG
do. do. de 1873	4½	101,20 bzG
do. Leipz. A.	4½	101,50 G
do. do. B.	4	98,40 bzG
do. Wittenberge	4½	
do. do.	3	85,50 G
Niederschl.-Märk. I.	4	100,90 G
do. II. a 62½ thlr.	4	99,00 G
do. Obl. I. u. II.	4	100,90 G
do. do. III conv.	4	
Oberschlesische A.	4	
Oberschlesische B.	3½	
do. C.	4	
do. D.	4	99,40 G
do. E.	3½	91,30 bzG
do. F.	4½	
do. G.	4½	103,75 G
do. H.	4½	103,50 B
do. v. 1869	4½	104,00 G
do. v. 1873	4	99,40 bz
Oberschles. v. 1874	4½	103,25 G
„ „ Brieg-Neisse	4½	
do. Cos.-Oderb.	4	
do. do.	5	103,00 bzG
do. Nied.-Zwgb.	3½	
do. Starg.-Pos.	4	
do. do. II.	4½	102,30 G
do. do. III.	4½	102,30 G
Ostpreuß. Südbahn	4½	102,25 bzG
do. Litt. B.	4½	
do. Litt. C.	4½	
Rechte-Oder-Ufer	4½	103,20 G
Rheinische	4	
do. v. St. gar.	3½	
do. v. 1858, 60	4½	101,20 G
do. v. 1862, 64	4½	101,20 G
do. v. 1865	4½	101,20 G
do. 1869, 71, 73	4½	101,50 bzB
do. v. 1874	5	101,50 bzB
Rh.-Nahe v. St. g.	4½	103,25 G
do. II. do.	4½	103,52 G
Schlesw.-Holstein	4½	102,50 G
Thüringer I.	4	
do. II.	4½	
do. III.	4	99,55 G
do. IV.	4½	102,50 G
do. VI.	4½	102,50 G

Ausländische Prioritäten.

Elisabeth-Westbahn	5	84,10 bzG
Gal. Karl-Ludwig I.	5	91,60 bz
do. do. II.	5	89,70 bzG
do. do. III.	5	89,70 B
do. do. IV.	5	
Lemberg-Czernow. I.	5	76,50 bzB
do. II.	5	79,00 G
do. III.	5	74,00 bzG
do. IV.	5	72,10 bzG
Mähr.-Schl. C.-B.	fr.	32,00 bzG
Mainz-Ludwigsb.	5½	
do. do.	3	
Oesterr.-Frz.-Stsb.	3	372,50 bzB
do. Ergänzsb.	3	358,10 bzG
Oesterr.-Frz.-Stsb.	5	104,10 bzG
do. II. Em.	5	104,10 bzG
Oesterr. Nordwest.	5	87,50 bzG
Oest. Nrdwstb. Lit. B	5	84,25 G
do. Geld-Priorit.	5	
Kaschau-Oderb. gar.	5	75,10 bzG
Kronpr. Rud.-Bahn	5	80,75 bzG
do. do. 1869	5	80,00 bzB
do. do. 1872	5	80,00 bzB
Rab-Graz Pr.-A.	4	94,50 bzB
Reichenb.-Pardubitz	5	79,90 bzG
Südösterr. (Lomb.)	3	263,90 bzG
do. do. neue	3	264,50 bzG
do. do. 1875	6	
do. do. 1876	6	
do. do. 1877	6	
do. do. 1878	6	
do. do. Oblig.	5	93,90 bzB
Brest-Grajewo	5	87,70 bz
Charkow-Asow g.	5	
do. in Lstr. a 20 40	5	87,25 B
Chark.-Krementsch.	5	90,50 bzG
Jelez-Orel, gar.	5	91,75 bzG
Koslow-Woron. gar	5	89,00 bzG
Koslow-Woron. Ob.	5	81,90 bzG
Kursk-Chark. gar.	5	93,00 bz
K.-Chark-As. (Obl.)	5	84,10 bzG
Kursk-Kiew, gar.	5	100,00 bzB
Losowo-Sewast.	5	81,00 bzG
Mosko-Rjäsan	5	102,10 G
Mosk.-Smolensk	5	97,50 G
Schuja-Iwanow.	5	93,00 bzG
Warschau-Teresp.	5	96,25 bzG
do. kleine	5	96,25 bzG
Warschau-Wien II.	5	102,50 bz
do. III.	5	101,30 bzG
do. IV.	5	99,80 bzB
Zarskoe-Selo	5	74,00 G

Druck und Verlag von W. Decker u. Co. (E. Röstel) in Posen.